ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA « F. DATINI » - PRATO
« Opere sparse di Federigo Melis »

2

FEDERIGO MELIS

I MERCANTI ITALIANI NELL'EUROPA MEDIEVALE E RINASCIMENTALE

con introduzione di
HERMANN KELLENBENZ

a cura di
LUCIANA FRANGIONI

Le Monnier

ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA « F. DATINI » - PRATO
« Opere sparse di Federigo Melis »
2

FEDERIGO MELIS

I MERCANTI ITALIANI NELL'EUROPA MEDIEVALE E RINASCIMENTALE

con introduzione di
HERMANN KELLENBENZ

a cura di
LUCIANA FRANGIONI

Le Monnier

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI DEI SAGGI RIPRODOTTI

I - in *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, herausgegeben von Hermann KELLENBENZ, Kolner Kolloquien zur internationalen Sozial- und Wirtschaftgeschichte, Band 1, Bohlau Verlag, Koln-Wien 1970, pp. 56-73.

II - in *El Cardenal Albornoz y el Colegio de Espana*, Edicion y Prologo de Evelio VERDERA Y TUELLS, Cometa S.A., Zaragoza 1973, voll. III, pp. 417-434 (Publicaciones del Real Colegio de Espana en Bolona, 1973 - Studia Albornotiana, dirigidos por Evelio Verdera y Tuells - XIII).

III - in « Notizie Nostre », II (1954), n. 9, pp. 7-11.

IV - in *Fernando el Catolico y la cultura de su tiempo*, V Congreso de Historia de la Corona de Aragon, Institucion « Ferdando el Catolico », Zaragoza 1954, vol. III, pp. 129-206.

V - in « Economia e Storia », III (1956), pp. 19-163.

VI - in *La Corona di Aragona e il Mediterraneo: aspetti e problemi comuni da Alfonso il Magnanimo e Fernando il Cattolico (1416-1516)*, IX Congresso di Storia della Corona di Aragona, Napoli 11-15 aprile 1973, Società Napoletana di Storia Patria, Napoli 1978, pp. 191-209.

VII - in *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII-XVII*, a cura di Marco SPALLANZANI, Istituto Internazionale di Storia economica « F. Datini » - Prato, Serie II, Atti delle « Settimane di Studio » e altri Convegni - 1, Olschki, Firenze 1974, pp. 241-251.

VIII - in « Historia. Instituciones. Documentos », Serie monografica, n. 1, Sevilla 1975.

IX - Prefazione a: R. GALLURA CECCHETTI - G. LUSCHI - S. M. ZUNINO, *Genova e Spagna nel XIV secolo. Il « Drictus Catalanorum » (1386, 1392-93)*, Collana storica di fonti e studi diretta da Geo Pistarino - 5, Fratelli Bozzi, Genova 1970, pp. IX-XVIII.

X - in *Giovanni da Verrazzano*, Giornate commemorative, Firenze-Greve in Chianti 21-22 ottobre 1961, Istituto e Museo di Storia della Scienza, Biblioteca - VII, Olschki, Firenze 1970, pp. 45-54.

XI - in « Economia e Storia », V (1958), pp. 144-161.

XII - in *Studi in onore di Amintore Fanfani nel venticinquennio di Cattedra universitaria*, Giuffré, Milano 1962, vol. III, pp. 219-243.

XIII - Relazione inedita tenuta a Bruxelles nell'aprile 1966 presso l'Accademia del Belgio.

XIV - Relazione inedita tenuta a Napoli il 31 gennaio 1972 presso la Società Napoletana di Storia Patria.

NOTA DEL CURATORE

Nell'avvicinarsi del 1992 ritorna di estrema attualità ripercorrere le tappe, risalire alle premesse, fondamentali, di quel momento stupendo delle grandi scoperte geografiche e, molto di più, della storia economica oramai non più soltanto europea.

A questo proposito i saggi di Federigo Melis qui riprodotti permettono di analizzare con estrema chiarezza quelle necessarie premesse delineando i caratteri della presenza dei mercanti italiani nella vita economica dell'Europa del tardo Medioevo e del Rinascimento, presenza che ha fortemente segnato e condizionato lo sviluppo di diverse regioni con riguardo particolare alla mercatura e alla navigazione.

I saggi sono stati riproposti secondo un rigido schema geografico che partendo dalla Penisola iberica rileva la presenza di operatori economici italiani in Portogallo, Spagna, Francia (Normandia), Paesi Bassi (Fiandra e Brabante) per concludersi nella Penisola italiana, nel Regno di Napoli.

Gli ultimi due contributi, quello relativo alla Fiandra e al Brabante e quello relativo a Napoli, sono del tutto inediti e sono stati ricavati dalla registrazione a suo tempo effettuata.

Sono stati invece eliminati due saggi: il primo *L'industrie drapière au Moyen Age dans la Vallé de la Lys, d'Armentières a Gand et spécialement a Comines, Wervik, Menin et Courtrai*, conferenza tenuta a Wervicq il 18 aprile 1961, in quanto il testo è sostanzialmente identico a *La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400* (n. 12, pp. 317-344); il secondo *La saldatura determinata da Bruges fra i popoli romanici e germanici (secc.*

XIV-XV), conferenza presentata all'Accademia Belgica di Roma, in quanto il testo è sostanzialmente identico a *Contributo alla storiografia economica della Fiandra e del Brabante da fonti italiane della seconda metà del Trecento e degli inizi del Quattrocento* (n. 13, pp. 345-366).

LUCIANA FRANGIONI

GLI OPERATORI ECONOMICI E IL MONDO ECONOMICO ITALIANO NELL'OPERA DI FEDERIGO MELIS

I

La tematica principale dei saggi di Federigo Melis riuniti in questo volume sono le grandi aziende toscane e il mondo economico che esse hanno creato, particolarmente nel periodo dalla metà del XIV secolo alla metà del XVI secolo. Come nessun altro storico Melis ebbe la fortuna e l'abilità di scoprire nuove fonti fino ad allora sconosciute e utilizzarle direttamente o tramite i suoi allievi. Si trattava infatti di una massa di documenti che realmente esorbitavano le forze di un solo studioso, ma Melis ebbe la fortuna di trovare numerosi allievi che lo accostarono con tesi di laurea nello sfruttamento di questa massa di fonti.

Mi sembra opportuno dare qui di seguito una panoramica generale della documentazione dell'Archivio Datini che Melis riordinò in occasione della Mostra Internazionale dell'Archivio e della pubblicazione del volume *Aspetti della vita economica medievale*. Nel breve periodo dal 1363 al 1410 (anno della morte di Francesco) si sono riuniti nell'Archivio 611 registri contabili, 581 filze di carteggi vari, con un totale di 151.849 documenti e fra questi 125.861 in 503 filze sono lettere commerciali. Melis ha sottolineato la grande varietà di libri contabili non soltanto per il commercio, ma anche per la banca e l'industria; di corrispondenze private e familiari, di contratti di società, assicurazione, noleggio e di compravendita; di lettere di cambio, *chèques*, mandati all'incasso, estratti-conto, lettere di vettura, ecc. In breve, una ricchezza di informazione enorme: soltanto le lettere vengono da ben 242 località diverse, contenendo descrizioni di altre località « in quantità del quadruplo ».

Inoltre le lettere degli Alberti di Firenze che si trovano nello Spedale degli Innocenti, le 50.000 lettere dei del Bene di Firenze e di Venezia, i registri e le lettere degli Strozzi, delle società Martelli, Capponi, Ginori, Guicciardini, Gondi, Medici, ed ancora le lettere ed i registri dei Salviati di Pisa.

La situazione a Venezia è meno ricca: mancano in generale i documenti delle grandi società, le lettere ed i documenti della navigazione (polizze di carico e polizze di assicurazione) mentre esiste soltanto una decina di libri di conto del XV secolo. Per la Lombardia Melis menziona i libri di conto dei Borromei, originari di Pisa, registri che vanno dal 1420 al 1480, tenuti a Barcellona, Milano, Bruges e Londra oltre ai registri redatti in Ginevra nel periodo aureo delle sue fiere (1420-1460). Straordinariamente ricca è, a Firenze e a Pisa, la documentazione sulle fiere di Lione con « almeno 400 registri di diverse società e 10.000 lettere », mentre negli archivi di Lione non esiste un solo registro contabile né una lettera commerciale, ma soltanto pochissime lettere di cambio. L'Archivio Ruiz di Medina del Campo si limita invece al periodo della decadenza dopo il 1570.

Con una tale ricchezza di documentazione Melis si trovò a conoscere tutte le particolarità dell'economia che, nella sua visione, si identificava con il periodo del tardo Rinascimento particolarmente toscano (1).

II

Cominciamo con il mondo economico che gli operatori, come direttori dei grandi sistemi di aziende, hanno creato per poi tornare all'operatore ed ai suoi metodi di organizzazione dei grandi sistemi di aziende.

La prima fase dell'espansione dell'economia italiana a partire dall'anno Mille appare soltanto in grandi linee e così la fioritura della commenda marittima nelle grandi città-porto di Venezia, Genova e Pisa, così il periodo della fondazione delle colonie mercantili fino al Mar Nero,

(1) Cfr. F. MELIS, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Istituto Internazionale di Storia economica « F. Datini », Prato, Pubblicazioni-Serie I, Documenti I, Firenze 1972, e questo volume p. 216.

così il periodo dell'apertura della navigazione diretta attraverso lo stretto di Gibilterra fino ai porti della Manica e del Mare del Nord. Ai veneziani, genovesi e pisani si stavano aggiungendo le prime grandi società dell'entroterra, lombarde e toscane: toscani di Siena, Lucca e Firenze fino alla bancarotta dei Bardi, dei Peruzzi e degli Acciaioli.

Venezia dopo la guerra di Chioggia contro Genova (terminata nel 1380) si ritirò più o meno nel bacino orientale del Mediterraneo specializzandosi nella navigazione di questa area e nelle merci che venivano dal Levante: cotone, pepe ed altre merci particolarmente di lusso. Nel bacino occidentale Genova e Pisa poterono mantenere la loro posizione, ma in concorrenza con i provenzali ed i catalani, e la lana, sintomo dell'industrializzazione nel settore tessile, caratterizzava i carichi (2).

È questa la fase nella quale i progressi nel campo dei trasporti terrestri rendono possibile la fusione dei due bacini del Mediterraneo attraverso le vie terrestri della Penisola. Già dall'inizio del XIV secolo esisteva a Venezia una colonia di lucchesi; seguono poi i fiorentini ed altri toscani, rappresentanti della compagnia Datini, dei Piaciti, Sernigi, Davizi ed altri. Questi operatori fanno osservazioni sul mercato veneziano, si occupano del collocamento delle merci che vengono loro affidate dalle compagnie fiorentine, così agendo come spedizionieri, banchieri ed assicuratori. Le aziende veneziane si servono dei fiorentini per i loro rapporti con l'Occidente, con la Provenza e con la Spagna, attraverso i porti di Genova o di Pisa oppure utilizzando le comunicazioni per le vie interne attraverso le Alpi. Al medesimo tempo esistevano vie alternative per attraversare gli Appennini, per esempio da Porto Pisano e Talamone, e le merci veneziane o toscane venivano trasferite a Rimini o a Fano per compiere la traversata via Urbino, Perugia e Siena (3). Numerosi toscani si trovavano lungo tutta la costa del bacino orientale, sul Bosforo, a Caffa, alla Tana, a Damasco e ad Alessandria d'Egitto, e buona parte dei carichi delle galee di Levante che tornavano a Venezia era di perti-

(2) F. Melis, *Influenze datiniane, ecc.*, in questo pp. 35-43.

(3) Cfr. F. Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di L. Frangioni, Istituto Internazionale di Storia economica « F. Datini », Prato, Opere sparse in Federigo Melis - 6, Firenze 1984.

nenza di aziende fiorentine ed una percentuale non indifferente del sistema di Francesco Datini (4).

La più ricca documentazione dell'Archivio Datini riguarda la zona italiana che si apre verso occidente. Così in particolare il triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca studiato da Melis il quale però non perde di vista la Provenza, la Linguadoca sino a Bordeaux, la costa atlantica dal Portogallo sino alla Fiandra ed all'Inghilterra, e Ginevra e Lione, i due grandi centri dell'entroterra. Riguardo alla Catalogna, Melis potè contribuire con nuovi documenti così completando gli studi di Mario Del Treppo e di Claude Carrère basati per la maggior parte su documenti ufficiali, in particolare notarili. Sono ben 42.000 le lettere ricevute dalle società Datini e da altre di questo triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca, e 25.000 sono le lettere partite verso varie direzioni contenendo notizie su altri 70 luoghi diversi; e a quelli del sistema Datini si uniscono i documenti di altre società, degli Strozzi, Salviati, Medici, Gondi, Capponi, Cambini e della Casa (5).

Barcellona è caratterizzata più come piazza dirigente che non come centro di affari di grande rilevanza, più guidando e predisponendo gli affari di altre piazze; a Barcellona si concludevano le operazioni finanziarie ed assicurative e quelle di noleggio a distanza; Barcellona era soprattutto una piazza di studio, di programmazione delle operazioni secondo le tecniche italiane più progredite, per esempio le girate. Valenza e Maiorca erano piazze dove si svolgevano le operazioni. Maiorca è caratterizzata come piazza di smistamento, comunicando con le piazze del Mare del Nord e con le piazze del Mediterraneo orientale. Circa due terzi delle merci che venivano dalla Barberia, da Bougie sino alla costa atlantica con Casablanca, confluivano a Maiorca, mentre il resto andava a Valenza e ad Alicante, eccettuati l'Andalusia ed il Portogallo. Le merci principali erano il grano, la lana, le pelli, la grana cocciniglia, la cera, i datteri, l'allume e persino la seta. Da Maiorca si effettuava la redistribuzione verso Genova, Porto Pisano, il Levante e verso il Mare del Nord; a Maiorca facevano scalo veneziani e genovesi.

Valenza, più di Barcellona, disponeva di un ampio retroterra, co-

(4) V. nota 2.
(5) F. Melis, *L'area catalano-aragonese, ecc.*, in questo, pp. 215-231.

prendo non solo le diverse regioni della corona di Aragona ma anche una parte della Castiglia.

In tutti i tre centri, gli italiani erano attivi in gran numero, particolarmente i genovesi, poi i pisani, i lucchesi, i fiorentini e i veneziani, anche se questi ultimi cominciarono ad abbandonare questa parte dell'Occidente lasciando il posto ai toscani.

Riguardo all'organizzazione, era caratteristica di tutte le città di mare la commenda, mentre nell'entroterra si manteneva la « commenda di terra », come intesa da Melis, cioè l'accomandita o associazione in partecipazione: le grandi società di Firenze e di Lucca organizzarono le loro succursali in tutte le regioni della corona di Aragona nella forma dell'accomandita (6).

Nonostante l'espansione dell'economia monetaria esistevano pur sempre settori residui di economia naturale e con essa anche il baratto come già dimostrato da Mario Del Treppo: lana di Maiorca, di Valenza o di Salzadella veniva, per esempio, barattata con panni di Milano (7).

Le lettere dell'Archivio Datini mostrano come già agli inizi del XV secolo le navi catalane avevano una grossa portata, per esempio di 1200 botti; un documento fiorentino del 1472 sulle navi catalane, valenzane, barcellonesi e maiorchine che frequentavano il porto di Livorno sottolinea come circa 10 avessero un tonnellaggio superiore alle 800 botti. Il ruolo crescente della flotta catalana è evidente nel fatto che, verso il 1400, le navi catalane che andavano in Levante spesso partivano da Valenza e più ancora da Palma di Maiorca. Delle navi catalane che visitavano il Levante, almeno il 90 % delle merci era di pertinenza di mercanti catalani, mentre delle navi che andavano nel Mare del Nord la parte delle merci di catalani segnava appena il 33-40 % e la maggior parte era di pertinenza di italiani, di Firenze, Lucca, Milano, Genova

(6) Su questo argomento cfr. F. Melis, *Le società commerciali a Firenze dalla seconda metà del XIV al XVI secolo*, in *Troisième Conférence Internationale d'Histoire Economique*, Munich 1965, Paris-LaHaye 1974, pp. 47-62.

(7) Sul costume del baratto (ted. Stichgeschaft, Tauschgeschaft) si veda A. Schulte, *Geschichte der Grossen Ravensburger Handelsgesellschaft* 1380-1530, 3 voll., Wiesbaden 1964, vol. II, indice Stichgeschafte, Tauschhandel). Cfr. anche gli articoli relativi in *Storia d'Italia-Annali 6, Economia naturale, economia monetaria*, a cura di R. Romano e U. Tucci, Torino 1983.

e Venezia. Per questo motivo Melis distingue le attività della navigazione da quelle dello scambio così dimostrando che non tutto il commercio marittimo italiano del Mare del Nord si trovava nelle mani dei genovesi e dei veneziani (8).

Caratteristica della flotta catalana era la mancanza di un servizio di Stato, alla maniera veneziana, e pertanto si aveva una navigazione libera. In Italia, i porti preferiti dai *patroni* catalani erano Porto Pisano e Genova, anche se alcune navi visitavano i porti dell'Adriatico (Venezia, Ancona). Gli operatori catalani rifornivano i porti toscani e Genova con merci per Venezia e viceversa, fatto questo importante per il trasporto dei beni non ricchi grazie al principio delle tariffe differenziate, principio il quale permetteva di moltiplicare gli itinerari e di combinare le vie marittime con le vie terrestri. Così i trasporti dall'area catalano-aragonese a Costantinopoli potevano utilizzare il segmento terrestre tra Genova e Venezia o il segmento Porto Pisano-Pisa-Firenze-Venezia e viceversa. Un'alternativa, già menzionata, era superare le Alpi scendendo in Provenza (Marsiglia, Port-de-Bouc, Arles, Aigues Mortes) e viceversa (9).

La conseguenza di questo sviluppo fu l'aumento della flotta catalana che finì con l'esercitare un ruolo « a guisa di spirale » combinando tutte le piazze, da quelle del Levante a quelle del Mare del Nord e quelle dell'Atlantico fino al Marocco, così trovandosi nella situazione di superare il ruolo della flotta genovese, della veneziana e della provenzale.

Le operazioni principali si compivano a Maiorca e a Valenza e da esse veniva operato lo smistamento con navi leggere. L'efficienza della flotta catalana era rimarchevole: Melis ha osservato come alcune navi

(8) F. Melis, *Il fattore economico nello sviluppo della navigazione alla fine del Trecento*, in *Mediterraneo e Oceano Indiano*, Atti del Sesto Colloquio Internazionale di Storia Marittima, Venezia, 1962, a cura di M. Cortelazzo, Firenze 1970; Id., *Nota sul movimento del porto di Beirut, ecc.*, in Id., *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, cit., pp. 77-81; Id., *L'area catalano-aragonese, ecc.*, in questo p. 223.

(9) F. Melis, *Da un bacino all'altro del Mediterraneo, ecc.*, in Id., *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, cit., pp. 163-175.

catalane superassero il percorso da Genova a Maiorca in appena tre giorni (10).

Certamente, per l'Italia, la connessione con il Mare del Nord attraverso lo stretto di Gibilterra fu un fatto importante ma, con la discriminazione delle tariffe, i trasporti terrestri, a partire dal XV secolo, guadagnarono di nuovo e così sulla via del Rodano con l'annodo di Ginevra, il nuovo centro di fiere dopo la fine delle fiere di Champagne; più tardi sarà lo stesso con le fiere di Lione che seguirono quelle di Ginevra (11).

Melis ha pure studiato ed apprezzato l'organizzazione postale dei catalani: le loro scarselle portavano la corrispondenza da Barcellona a Genova, a Pisa e a Venezia in concorrenza con altre scarselle come quelle fiorentine, lucchesi, genovesi e lombarde (12).

Riguardo alle merci, la lana teneva un posto dominante: soltanto nella corrispondenza dell'Archivio Datini Melis ha individuato 162 centri lanieri spagnoli. Peniscola era il maggior porto di esportazione prima di Valenza e di Tortosa. Seguivano le lane maiorchina e minorchina, le migliori del Mediterraneo essendo le seconde dopo le lane inglesi. La concorrenza veniva dalla lana di Castiglia (del Maestrazgo) e, in Italia, dalla lana degli Abruzzi.

Dopo quella della lana si avevano la regione delle semenze (riso, comino, mandorle, anice), la regione della grana (importante per l'industria tessile), la regione della frutta (uva passa, fichi secchi) e la regione dello zafferano; inoltre si avevano i prodotti industriali, i panni maiorchini e di Valenza, i panni di San Matteo, i panni barcellonesi che si esportavano nel Levante come nell'italia meridionale. All'inizio del XIV secolo si ritrovava in Toscana il panno « catalanesco » che in parte si riesportava, da Arezzo o da Perugia, nelle Marche e in altre parti dell'Italia centrale fino a Roma. Erano panni che raggiungevano il valore di trenta fiorini, una qualità minore se paragonata ai panni fiorentini

(10) F. MELIS, *La situazione della marina mercantile, ecc.*, in ID., *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, cit., p. 115.

(11) Non dobbiamo dimenticare Francoforte: si veda H. AMMANN, *Der hessische Raum in der mittelalterlichen Wirtchaft*, in « Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte », 8, 1958, pp. 37-70.

(12) F. MELIS, *L'area catalano-aragonese, ecc.*, in questo, p. 227.

che arrivavano a 120 fiorini, una qualità minore anche in confronto con i panni dei Paesi Bassi e lombardi.

Finalmente il settore finanziario nel quale è evidente l'influenza italiana nel processo di modernizzazione: per esempio la fraterna Soranzo di Venezia che compiva « viaggi » a distanza con la Catalogna; per esempio la diffusione dell'ordine scritto.

Un saggio particolare di Melis è dedicato alla lana della Spagna e della Barberia occidentale a partire dall'ultima parte del Trecento quando le lane di queste zone acquistarono una portata internazionale (13). Alla metà del secolo l'Italia ancora non importava lana in misura notevole e si utilizzava la lana locale; per esempio, a Pisa la lana della Garfagnana, della Maremma o del volterrano, in seguito la lana della Sardegna e della Sicilia. La lana inglese, la più pregiata, cominciò ad essere importata alla fine del XIII secolo quando arrivavano lane anche per la via terrestre, così la lana di Borgogna e di Brisgovia (14), le quali scendevano a Milano per poi venire anche in Toscana. Il momento più favorevole per la lana spagnola arrivò con l'ultima parte del Trecento, con il nuovo fiorire delle grandi aziende, così con i Medici a Barcellona (l'azienda di Andrea de' Pazzi), i Mannelli, gli Alessandri, i da Uzzano e le aziende di Francesco Datini. E Melis vede questo fenomeno in combinazione con la differenziazione dei noli.

Questo sviluppo apre il cammino alle lane estere, prima quelle della Provenza, poi quelle delle regioni spagnole: Elena Cecchi ha potuto individuare 147 centri lanieri spagnoli rimanendone ancora una cinquantina da localizzare e prima delle ricerche di Melis e del suo gruppo non si conoscevano che 21 località. In primo luogo San Matteo, Salsadella, Morella, Montalban, Cuenca e Teruel. Questa espansione del mercato laniero era strettamente legata all'attività degli osservatori delle aziende, prima nei porti e poi nell'interno; alcuni fattori si informavano sul-

(13) F. MELIS, *La lana della Spagna mediterranea, ecc.*, in questo pp. 233-250.

(14) La lana di Brisgovia è difficile da definire: si veda, per esempio, H. KELLENBENZ, *La lana come materia prima nell'Europa centrale (produzione e commercio)*, in *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII-XVII*, a cura di M. SPALLANZANI, Istituto Internazionale di Storia economica « F. Datini », Prato, Serie II, Atti delle « Settimane di Studio » e altri Convegni 1, Firenze 1974, pp. 75-82.

la situazione locale, sulle persone, mettendosi in contatto con altri soggetti e così « creando una organizzazione capillare meravigliosa » (15). Un elemento importante era l'acquisto della lana ancora sulla pecora, due o tre mesi prima della tosatura. Questo metodo precisava notevoli somme di contanti (abbandonando il baratto già menzionato) e soltanto le grandi società pertanto riuscivano, specialmente nei primi tempi. In seguito, le operazioni vennero facilitate con l'intervento della lettera di cambio che permetteva il pagamento di somme rilevanti su piazze diverse. Numerosi i porti dove confluivano le lane, da Vinaroz, Benicarló, Peñiscola, Oropesa e Castellon fino ad Almenara nei dintorni di Valenza. Le lane di Castiglia facevano capo a Valenza e, qualche volta, a Cartagena. Per l'importazione in Italia, i porti più importanti erano Porto Pisano e Livorno: prima della perdita della sua flotta (alla Meloria) Pisa provvedeva a tutta la Pianura Padana fino a Venezia; dopo Pisa, Genova era il secondo porto per l'importazione. Anche Venezia serviva come porto per la lana spagnola, ma meno per l'industria locale che per l'approvvigionamento dei centri lanieri dell'entroterra, Monza per esempio. Il principale centro di consumo delle lane di Maiorca era Firenze, anche se queste lane si importavano nei centri lombardi, a Milano, Bergamo, Brescia e Como. Finalmente le lane spagnole servivano anche ai lanaioli dei Paesi Bassi, specialmente quando mancava la lana inglese. Inoltre, Melis precisa il ruolo della lana barbaresca particolarmente a Maiorca, porto di smistamento e avamposto dell'Algeria e del Marocco, mentre Tunisi era in diretto contatto con i porti italiani. Accanto a Maiorca altri porti spagnoli ricevevano lane africane, dalla foce del Guadalquivir fino a Valenza, in primo luogo Malaga ed Almeria.

La posizione di Malaga nel sistema economico è illustrata con l'aiuto di una lettera scritta nel 1402 da Tuccio di Gennaio, un fattore di Francesco Datini che durante la sua carriera aveva potuto ben conoscere la situazione di Barcellona, di Ibiza, di Valenza ed anche di San Matteo (16). Nel 1402 Tuccio abbandonò il sistema Datini per entrare al servizio della compagnia di Ricciardo degli Alberti che aveva i suoi corrispondenti nella Spagna meridionale, in Marocco ed a Lisbona e la sede principale in

(15) F. MELIS, *La lana della Spagna mediterranea, ecc.*, in questo p. 239.
(16) F. MELIS, *Malaga nel sistema economico, ecc.*, in questo pp. 135-213.

Bruges. Si trattava di una delle varie società della famiglia degli Alberti del Giudice di Firenze, non più organizzata nella forma dell'azienda indivisa (una casa centrale con filiali e succursali), ma nella forma divisa con varie aziende autonome. Così nel settore del Mare del Nord esistevano le compagnie di Bruges, di Londra e di Parigi alle quali si affincavano un'azienda nella Penisola Iberica, un'azienda nell'Italia settentrionale e un'azienda in Toscana. Nel periodo dal 1390 al 1410 queste aziende Alberti svilupparono le loro attività più ragguardevoli come risulta dal fatto che numerose navi compirono viaggi in nome degli Alberti dallo Sluis, in Inghilterra, in Portogallo, Spagna, Italia (con Genova e Pisa), Egitto, Scio, Rodi, Sicilia, Sardegna e Baleari.

Lo sviluppo delle comunicazioni regolari tra il Mediterraneo ed il Mare del Nord ebbe come conseguenza la valorizzazione dei porti ad est e ad ovest dello stretto di Gibilterra. Così i mercanti italiani si stabilirono lungo la costa tra Valenza e Lisbona e nell'immediato interno. I primi furono i genovesi ed i veneziani, in seguito i fiorentini ed i lucchesi. Le piazze più importanti erano Malaga con dense connessioni con i paesi barbareschi, poi Siviglia con Sanlucar de Barrameda come sbocco sull'Atlantico e con rapporti con la Barberia; non meno Lisbona, il più importante porto per i traffici portoghesi verso l'Atlantico e scalo per i viaggi tra il Mediterraneo e il Mare del Nord. Gli Alberti avevano filiali a Lisbona, a Siviglia ed a Malaga, a Denia, a Fez e per un certo tempo anche a Montpellier; nel Levante avevano una compagnia a Rodi, e a Venezia tenevano una base « di primo piano »; altre sedi si ritrovavano a Roma ed a Palermo; a Pisa, soltanto nel 1383-1384, esistevano non meno di sette compagnie; in Firenze stessa, nonostante le lotte politiche che resero difficili le attività, esistevano aziende degli Alberti.

L'analisi della lettera di Tuccio di Gennaio offre l'occasione di illustrare vari aspetti delle attività a Malaga in quanto lettere tali servivano, con le loro informazioni, al completamento delle « pratiche di mercatura » che le aziende di qualche importanza si procuravano. Le informazioni della lettera di Tuccio riguardano la moneta (nel caso di Malaga moresca, la dobra moresca), le misure (il cantaro e il rotolo), i beni prodotti nella zona (la seta e lo zucchero). La disanima sulla seta offre l'occasione di disegnare una geografia della bachicoltura con parte della Grecia (Corinto e Patrasso), la Calabria (Cosenza), la Sicilia (Messina), le Baleari con Maiorca, il

Regno di Granata, le regioni più isolate come Andria in Puglia, Salerno, la Valdinievole, Modigliana (importante per il mercato di Bologna), Lucca, Firenze, Venezia, Genova, Fabriano nelle Marche e Montpellier. Finalmente le sete del Mar Nero, del Caspio, del Golfo Persico, del Mare di Levante e dell'Egeo. Le piazze più importanti per la seta spagnola o moresca erano Malaga ed Almeria. Con tutto questo quadro Melis ci fornisce un elenco molto più ricco di quello del Pegolotti.

Per quanto concerne le qualità, Melis pone l'accento sulle quotazioni delle « valute », i listini dei prezzi che nell'Archivio Datini sono addirittura raccolte in una filza particolare: in tali listini ha ritrovato come la seta di Malaga superasse in qualità le sete del Medio Oriente (a sud-ovest del Mar Caspio). Anche Valenza era un mercato delle sete moresche dove le grandi compagnie lucchesi, fiorentine e toscane « in genere », compravano per provvedere l'industria toscana ma anche per la vendita in altri mercati come le Fiandre, Montpellier, Bologna, Venezia e Genova. Il mercato era dominato dai genovesi come i meglio introdotti nel Regno di Granata; anche i veneziani partecipavano al negozio facendo scalo a Malaga con le galee di Fiandra. Inoltre le isole delle Baleari, Almeria, Alicante e Cadice, servivano come porti di smistamento.

I collegamenti di Malaga con Bruges si realizzavano via mare ed anche via terra, passando per Parigi e Colonia. Importanti contatti esistevano con Montpellier, il mercato della seta dominante nella Francia meridionale per la redistribuzione in direzione della Germania, via Parigi e le Fiandre-o tramite le fiere di Ginevra che approvvigionavano anche la Toscana, via terra, mentre la via marittima da Malaga e Valenza toccava Genova, Pisa e Venezia.

Certamente Venezia disponeva in primo luogo della seta levantina ed orientale. Bologna aveva la seta della Romagna. Genova e la Toscana erano i maggiori clienti della seta spagnola; la Toscana con Lucca in primo luogo, poi Firenze e Pisa e, con un leggero ritardo, Arezzo.

Un altro prodotto importante per le esportazioni di Malaga era lo zucchero. Questo soltanto eccezionalmente raggiungeva il mercato di Venezia perché qui sempre dominava lo zucchero del Levante (Damasco, Tripoli, Egitto, Cipro); nella regione tirrenica combatteva con lo zucchero della Sicilia che si vendeva anche nella Francia meridionale. In certe occasioni, zuccheri siciliani come del Levante arrivarono a Bruges. A Montpellier cer-

contravano dappertutto. Le piazze preferite del Levante erano Corinto, Creta e Cimarra le quali, nella scala delle qualità, mantenevano il primo posto. Dal Mediterraneo si esportava verso le regioni del Mare del Nord anche per la via terrestre, passando per Parigi (con le fiere di Landit), superando le Api ed arrivando nella Pianura Padana, oppure in direzione delle fiere di Ginivra e dei mercati tedeschi; via Pisa, Genova e Venezia entrava nei centri tessili italiani. Come la grana, la cera di Malaga s'inquadrava nei prodotti di Siviglia, di Lisbona e dei mercati barbareschi, di Levante (la Romania con Negroponte fin alla Tana e Caffa). In Germania arrivava via mare da Bruges e via terra da Venezia. Il prodotto di Malaga si dirigeva, da una parte, verso la Fiandra e l'Inghilterra, dall'altra verso la Toscana.

Sintetizzando, le correnti delle merci che hanno avuto un ruolo nelle esportazioni e nelle importazioni di Malaga, Melis prende, finalmente, l'occasione per tracciare il sistema di comunicazioni nel quale Malaga ha trovato un suo posto, particolarmente dopo l'apertura della « via di Gibilterra », illustrandolo con lo scambio dei panni fiamminghi, inglesi e francesi con i prodotti del retroterra e della costa barbaresca, constatando come « a Malaga vengono scaricati tutti i beni che il retroterra, l'avan-mare barbaresco e la piazza stessa chiedono »; infine il ruolo importante nel sistema dei due mari, Mediterraneo e Mare del Nord, crescerà dopo la liberazione dai « mori » e con le scoperte.

Alla fine di questo ampio saggio Melis inserisce il contenuto della lettera di Tuccio nel quadro più vasto dell'azione italiana nella Spagna meridionale sottolineando il concorso italiano nella preparazione delle scoperte spagnole e portoghesi. Gli operatori economici italiani erano apportatori di capitali ma, cosa ancora più importante, apportatori di metodi, di tecniche di affari, cominciando con i genovesi e i veneziani e poi con gli Alberti, pionieri della diffusione dei fiorentini con la concentrazione, un poco più tardi, a Siviglia dove l'azienda di Giannotto Berardi, parte del sistema di aziende dei Medici, finanzierà i viaggi di Cristoforo Colombo e di Amerigo Vespucci che faceva parte del personale del Berardi.

Durante uno dei corsi autunnali di Prato, Melis prese l'occasione di dare agli studenti una sorta di sommario delle sue ricerche sui rapporti tra la Spagna e l'Italia durante il periodo dalla metà del XIV al XVI

secolo (17). Mancano le note e diversi fatti sono già stati esposti in altri studi qui pubblicati, però pensiamo possa essere utile riassumerne i tratti più importanti. In primo luogo, giustamente, un'esposizione della ricchezza di documentazione negli Archivi toscani sulle relazioni con la Spagna. La parte della documentazione dell'Archivio Datini che concerne la Spagna si riferisce a 90 città su un totale di 270 e comprende 23.000 lettere, oltre 5.000 lettere di cambio, e poi lettere di vettura ed estratti-conto. Fra i registri contabili, circa 110 sono stati redatti a Barcellona, Valenza e Maiorca; inoltre i fascicoli con scritti da piccole località dell'interno, tenuto poi presente il fatto che in tante altre lettere di diverse provenienze sono menzionati argomenti riguardanti la Spagna: si può dire, secondo Melis, « che la Spagna è contemplata in tutte le 153.000 lettere » dell'Archivio Datini! (18). Ad essi si aggiungono le lettere ed i libri contabili appartenenti alle società dei del Bene di Firenze e di Venezia e le lettere ritrovate negli Archivi di Firenze e di Pisa che comprendono almeno 50.000 unità per il XV e XVI secolo. Il materiale dei Salviati dell'Archivio di Pisa da solo comprende 3000 registri con scritture tenute a Barcellona, Firenze, Pisa, Londra, Bruges, Anversa, Costantinopoli e, particolarmente, Lione nel suo « periodo aureo ». Ancora, i libri contabili e le lettere degli Strozzi scritte a Valladolid, Medina del Campo, Siviglia, Granada e Malaga con una ricca documentazione sui rapporti con il Nuovo Mondo. Del medesimo periodo la documentazione delle società dei Martelli, dei Capponi, dei Ginori, dei Guicicardini, dei Gondi « e tante altre ». Le società Cambini di Firenze erano particolarmente interessate alla Spagna mediterranea, all'Andalusia e al Portogallo.

Genovesi, pisani e i veneziani poi, furono i primi stranieri che si stabilirono in Catalogna, nelle Baleari e a Valenza seguendo la riconquista cristiana verso il sud. La base dell'espansione italiana rimase il triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca. Con lo sviluppo della marina catalana si stabilirono colonie catalane nell'Italia e nel Levante, dapprima a Genova, Pisa, Lucca e Firenze e dopo, ma in minor grado, anche a Venezia e ad Ancona. I baschi non tardarono, con l'apertura della via marittima

(17) F. Melis, *I rapporti economici fra la Spagna e l'Italia, ecc.*, in questo pp. 251-276.
(18) *Ibidem*, p. 254.

diretta dal Mare del Nord al Mediterraneo, non dimenticando però i primi viaggi dei veneziani e dei genovesi: erano i baschi che a Bruges seguivano gli interessi mercantili delle società senesi, lucchesi, fiorentine e lombarde.

Nel XIV secolo gli italiani dell'interno entrarono in contatto con il triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca. Dapprima erano filiali di grandi società e dopo, dalla fine del secolo, si costituirono in « società autonome » collegate fra loro e con filiazioni nello stesso territorio. Così il sistema di aziende « medio » di Francesco Datini aveva la sua sede catalana a Barcellona con due filiali a Valenza e a Maiorca: il direttore dell'impresa si dedicava allo studio come « strumento più efficace per le maggiori affermazioni ». Un altro punto interessante era il fatto che queste società penetravano nell'interno: così, la filiale valenzana del Datini costituì un'agenzia del Maestrazgo, a San Matteo, operando nel poligono Valenza-Tortosa-Saragozza-Molina-Castillejo del Romeal-Cuenca-Requena e servendosi di altre persone secondo le necessità. Ben 162 centri lanieri vennero studiati e caratterizzati per qualità del prodotto, per prezzi della lana e per costi di trasporto sino al porto più idoneo fra Valenza e Tortosa (19). In simile maniera si formarono zone per le pelli, per lo zafferano, per la grana, per le semenze (riso, anice, comino), per le mandorle e per l'olio. Le isole formavano una regione particolare per le lane e per i panni di lana. Con Malaga e Almeria, ancora nel territorio moresco, si comprendeva una zona della seta, dello zucchero e dell'uva passa ed anche della grana e dello zafferano, una zona nella quale i genovesi erano i primi. Fra i fiorentini furono gli Alberti ad aprire una filiale, e la galea di Malaga, come la galea di Almeria, portava i prodotti dell'entroterra e della Barberia sino a Genova e a Pisa.

Per quanto concerne l'organizzazione, esistevano molte associazioni in partecipazione di fiorentini; così, alla metà del XV secolo, Firenze-Siviglia-Lisbona; nel Cinquecento i triangoli Firenze-Lione-Siviglia, Firenze-Lione-Castiglia (includendo specialmente Valladolid e Medina del Campo). I genovesi e i pisani continuarono con la commenda marittima, i veneziani preferirono la commissione.

(19) Per quanto concerne la lana, cfr. F. MELIS, *La lana della Spagna mediterranea, ecc.*, in questo pp. 233-250.

Nell'interno, il danaro contante dava spesso un vantaggio alle grandi società toscane perché potevano procurarsi le somme necessarie mediante il credito di esercizio, specialmente a partire dalla seconda metà del XIV secolo.

I fiorentini, i lucchesi e i milanesi avevano parte nelle grandi navi dei genovesi ed anche nel naviglio dei catalani con il noleggio parziale o totale di una o più navi. Nel 1395 le società Alberti e Mannini noleggiarono tre navi, per tre anni, per i viaggi dalla Fiandra e dall'Inghilterra a vari porti del Mediterraneo fino ad Alessandria, Rodi e Cipro. Il « conducitore », imbarcato su una nave, aveva il compito di supervisionare il convoglio. Naturalmente, il noleggio di una o più navi permetteva di modificare la condizione dei costi, abbandonando la rigidità dei noli vigente fino alla metà del XIV secolo e causa di restrizione della circolazione ai soli beni ricchi. La flotta catalana e quella basca erano quelle con le quali i mercanti fiorentini ebbero i maggiori interessi eccetto quelle dei portoghesi, andalusi e provenzali. L'apertura della circolazione ai beni meno ricchi ebbe luogo all'inizio del secolo XIV a vantaggio delle materie prime, in specie la lana e l'allume. Un'altra conseguenza dell'apertura del commercio di massa fu il fatto che l'esportazione delle semenze, per esempio del riso, arrivò in Italia, in Francia, fino a Lione e alla costa atlantica, fino ai porti del Mare del Nord. Nella medesima maniera cuoia e pelli si diressero verso l'Italia dove Pisa diventò il porto più frequentato.

In questa circolazione nuove merci furono la seta e lo zucchero di Malaga, migliori in qualità della seta della Calabria e dello zucchero della Sicilia. Una novità furono anche i panni delle regioni laniere della Spagna fra i quali quelli di Maiorca erano i migliori. La loro esportazione arrivava a Firenze, e da Firenze a Napoli e a Gaeta e, attraversando gli Abruzzi all'Adriatico, mentre i genovesi li esportavano verso il Levante.

La lana di Aragona e delle Baleari (in primo luogo la lana di Minorca) si lavorava nei centri drappieri italiani fino alla metà del XV secolo impiegandola accanto alla lana inglese. In Lombardia si lavorava la lana del Maestrazgo insieme con le più vicine lane della Provenza, Borgogna e Brisgovia. La lana della Castiglia apparve sul mercato estero verso il 1440 con quella di Cuenca, spingendosi dopo più a nord, fino a So-

ria e Burgos. Secondo le ricerche di Melis, in Italia le lane di Minorca erano uguali alle inglesi, mentre le altre coprivano il 60-75 % del valore di quelle di Minorca. Il porto per eccellenza per l'esportazione della lana castigliana verso il Mediterraneo era Valenza, mentre il centro dirigente nell'interno divenne Burgos in collegamento con le fiere di Castiglia. I mercanti catalani entrarono in Italia con la lana particolarmente via Pisa in primo luogo, mentre i mercanti castigliani, e così di Burgos dagli ultimi anni del XV secolo, si ritrovavano a Firenze. Dall'altra parte, tramite le fiere di Lione, i prodotti di seta di Lione, Firenze, Venezia e Milano e l'argento della Germania si esportavano in Spagna, mentre le sete grezze, lo zafferano e la grana si importavano dalla Spagna, in parte per essere riesportati, e mercanti come i Salamanca effettuavano il collegamento tra Burgos e Lione e Firenze.

La presenza italiana continua nell'Andalusia e nel Portogallo. Melis ha ripetutamente sottolineato che i registri dell'*Archivo de Protocolos* di Siviglia non sono rappresentativi per le attività dei mercanti stranieri nella metropoli sul Guadalquivir perché i fiorentini, come i lucchesi nel periodo delle scoperte, non concludevano i loro contratti alla presenza di notai pubblici ma con la mediazione di sensali: lo prova l'attività della compagnia fiorentina stabilita a Siviglia « a pochi anni dalle imprese di Cortes e di Pizarro » (20).

Si tratta di una compagnia che ebbe vita cinque anni e poco più. I documenti pertinenti sono interessanti perché danno particolarità sui rapporti con l'America con la specificazione dei costi « di traslazione », nolo, porto, imposizioni e diritti regali, commissioni e senserie.

Nel 1532 in Firenze, Filippo Strozzi, Giuliano e Piero Capponi, si riunirono con Francesco Lapi in una società giustamente sull'eco della conquista di Francisco Pizarro. Filippo Strozzi era figlio del Filippo che fece costruire il palazzo Strozzi, « una delle figure più interessanti del XVI secolo », attivissimo nella politica, industriale, mercante e banchiere in Firenze con aziende a Lione, Roma e Napoli. Giuliano, figlio di Piero Capponi, rappresentava il sistema di aziende Capponi di Lione, Londra, Valenza, Tortosa, Napoli, Roma e soprattutto di Pisa. L'altro Capponi, Piero, di nome, era nipote di Giuliano. Questi tre soci, come accoman-

(20) F. Melis, *Il commercio transatlantico, ecc.*, in questo pp. 45-134.

danti, affidarono la gestione della società a Francesco Lapi il quale era già stato legato allo Strozzi rappresentando la compagnia di Filippo Strozzi di Lione e ai due Capponi, Piero e Luigi, in un'altra società (Luigi poi rimpiazzato da Giuliano). Per la prima volta Melis ha ritrovato così la partecipazione meramente capitalistica di una compagnia in un'altra.

Lo scopo sociale della nuova compagnia era il commerciare particolarmente a Siviglia e a Cadice. Come società in accomandita la ragione sociale comprendeva soltanto il nome dell'accomandatario, Francesco di Giovanni Lapi. Il corpo di accomandita fu fissato in 16.000 ducati d'oro. La durata della compagnia doveva essere di sette anni. La responsabilità del gerente, Lapi, si estendeva a Siviglia e a Cadice. Melis ha ritrovato che, in questi primi contratti di società in accomandita, la responsabilità dell'accomandante eccedeva il capitale sociale e ha ritenuto che questo sia da interpretarsi come contrappeso « al forte rischio assunto dall'accomandatario, il cui lavoro ottiene assai magra remunerazione ». L'affermazione della società in accomandita, ancorché non piena, concluse una delle tappe della « dissociazione del capitale dal lavoro che sarà più marcata dall'avvento della società anonima ». In ogni caso Melis trova che la nuova figura del mercante capitalista, o meglio del capitalista che non fa mercatura « è un prodotto dell'ultimo periodo del Rinascimento » (21).

Per assicurarsi contro ogni eventualità in un luogo tanto distante da Firenze, gli accomandanti si premunirono scrupolosamente nella formulazione del contratto, così « le scritture di conto dovevano essere compilate giorno per giorno estraendone ogni anno il bilancio da inviare ai capitalisti ». Quasi due anni dopo (aprile 1534) il Lapi concretò a Cadice una compagnia con Giovanni di Zanobi Borghini e Francesco di Filippo Gondi: questa volta il Lapi era l'accomandante e la ragione sociale richiamava soltanto il Borghini e il Gondi. Già nel maggio del 1536 lo Strozzi e Giuliano Capponi chiesero l'anticipato scioglimento della società con il Lapi forse a causa della grave situazione politica di Firenze o come conseguenza della disillusione che i favolosi guadagni aspettati

(21) Su questo problema cfr. anche C. Bauer, *Unternehmung und Unternehmungsformen im Spätmittelalter und in der beginnenden Neuzeit*, München Volkswirtschaftliche Studien N.F. 23, Jena 1936.

non si fossero realizzati. La liquidazione si tirò avanti fino agli anni quaranta quando il Lapi aveva già lasciato Siviglia.

Melis offre un'analisi molto dettagliata della gestione della compagnia che qui possiamo soltanto delineare nei tratti generali. Le merci trattate erano lo zucchero, il pesce conservato, il cuoiame, la cera, lo stagno, le spezie e le perle. Lo zucchero che proveniva dalle Canarie era la merce dominante ed era esportato a Pisa, a Venezia e a Napoli. Interessante è il caso dello stagno che veniva dall'Oriente « per la via sudafricana » fin sui mercati del Portogallo, ad Anversa e in Spagna, nei suoi grandi porti meridionali (22).

Interessanti le notizie sulle operazioni con l'America. Nel 1536 il Lapi si procurò una licenza da Carlo V per poter negoziare « uno di nostra nazion » nelle Indie occidentali: era tardi perché la risoluzione dello scioglimento anticipato era già avviata. Un'incetta si stava preparando con Giovanni di Baroncello Baroncelli; il Baroncelli rinunciò, e la nuova persona scelta dal Lapi per la « cargazon » fu uno spagnolo, Melchior *Suares* (Suarez) il quale partecipò con un terzo avvalendosi oltre Atlantico di un certo Giovanni Alvares. Un'altra operazione fu compiuta con Ginés de Carrion e una terza con un certo Perotte Rabaza.

I dati che Melis ha raccolto dalle tre operazioni sono di un'importanza particolare perché non esistono, per quel periodo, dati e calcoli paragonabili. Ne deriva un insieme caratterizzato da un periodo di depressione, « un certo ristagno degli affari causato, tra l'altro, dalla falta di argento e oro ». Un altro punto interessante è l'attività di assicuratore svolta dal Lapi che agiva in partecipazione con altri, particolarmente con Palla Strozzi e compagni di Lione. Melis constata che l'assicurazione transatlantica del periodo causava costi moderati e questo, giustamente, in conseguenza del momento di depressione già menzionato.

Melis ha calcolato i costi di traslazione e paragonato i risultati con i dati di altri luoghi ed epoche e con i costi del trasporto terrestre e fluviale: ha calcolato il costo di traslazione dalla Spagna a Città del Mes-

(22) Riguardo al mercato europeo delol stagno cfr. H. KELLENBENZ, *Sachsisches und bohmisches Zinn auf dem europäischen Markt*, in *Historia Socialis et Oeconimica*, Festschrift für Wolfgang Zorn zum 65. Geburstag, H. KELLENBENZ - H. POHL ed. (Beiheft 84 der Zeitschrift für Sozial-und Wirschaftsgeschichte), Stuttgart 1987, pp. 235-258.

sico nel 22,58 % ed il costo di vendita nell'8,70 % per un totale del 31,28 %. Nel 1318 un lotto di panni dalla Fiandra e dalla Francia settentrionale a Firenze (via Marsiglia-Porto Pisano) era gravato con un 20 % sul primo costo, del quale il 2,13 % per il nolo e il 9,74 % per l'assicurazione. Un altro esempio è documentato nel 1415: una partita di lana di San Matteo trasportata via mare da Tortosa a Porto Pisano segna un 18,56 % per i costi di traslazione sul costo totale e un 7,60 % per il nolo. I costi di trasporto verso l'America sono bassi ed anche nell'interno del Messico si devono intendere come costi di un periodo di depressione (1535-40). Certamente manca il premio di assicurazione: il caso del 5 % del capitale assicurato per il trasporto di oro dal Centro America alla Spagna si spiega con il fatto che venne trasportato a bordo di una nave « capitana », una nave di grande sicurezza.

Manca un conto che mostri nettamente il risultato delle operazioni del Lapi; abbiamo soltanto la dichiarazione « che si è guadagnato poco o addirittura che si è rimasti sotto costo ». In base a questa constatazione Melis ha trovato che le dichiarazioni di alti costi e di alti guadagni non provengono da documenti dell'attività economica stessa, ma piuttosto da fonti cronistiche o « dalle lettere di qualche mercante in cui si annunciavano prospettive di grossi guadagni ». Per questo motivo il cauto Filippo Strozzi si guadagnò bene dall'avventurare grossi capitali nel negozio transatlantico. Tipico per la situazione, il numero delle insolvenze nell'Andalusia e nell'Oltremare verso il 1537 (23).

Il Portogallo, con Lisbona come principale porto, ha sempre avuto un posto importante nel sistema economico degli italiani a partire dall'apertura della via di Gibilterra. Il contributo di Melis che tratta « di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo » si aggiunge agli studi di Virginia Rau e di Charles Verlinden (24). Il ma-

(23) Sui guadagni del commercio d'Oltremare cfr. H. Kellenbenz, *Die Fugger in Spanien und Portugal bis 1560. Ein Grossunternehmen des 16. Jahrhunderts*, in « Schriften der Philosophischen Fakultaten der Universität », Augsburg 32/1 und 32/2, vol. I, pp. 481-487.

(24) F. Melis, *Di alcune figure di operatori economici fiorentini, ecc.*, in questo pp. 1-18; cfr. anche Ch. Verlinden, *Les influences italiennes sur le developpement economique de la Peninsule Iberique*, in *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno di Studi nel X anniversario della morte di Federigo Melis, Firenze-Pisa-Prato 1984, Firenze 1985, pp. 243-256.

teriale dell'Archivio Datini insieme alla documentazione dei 92 registri contabili delle società Cambini dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti di Firenze offrono un ricco tesoro di scritti fatti nella sede di Firenze e completati dai conti di diverse società stabilite a Lisbona che avevano rapporti con i Cambini. Si tratta, in ordine cronologico, di Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni, di Giovanni di Bernardo di Guidetto Guidetti, di Giovanni Ghinetti e di Piero di Giuliano di Piero Ghinetti e, finalmente, di Bartolomeo di Domenico di Marchionne dei Marchionni.

La presenza di questo gruppo di fiorentini al Tago inizia almeno a partire dal 1440. La figura più importante è Bartolomeo Marchionni che nei registri Cambini appare dal 1° gennaio 1473: Melis non ha dubbi che questi rapporti con i Cambini siano soltanto un settore e si domanda « quanti altri fasci di rapporti non avrà egli intessuto con diverse aziende di Firenze stabilite quivi ed all'estero, e con aziende di altre città italiane e forestiere », per esempio con i Martelli ed i Gondi (25). Fra il Guidetti ed il Marchionni si inseriscono Piero Ghinetti, Giovanni di Corrado Berardi, poi Francesco Muccini, accomandatario della compagnia Martelli (1476-78), agendo in partecipazione anche con i Medici ed i Portinari di Bruges e con tale Martino Lem, probabilmente un fiammingo naturalizzato portoghese. Nei rapporti con le Fiandre operavano con tutte le flotte a disposizione e non soltanto con le poche navi di stato di Firenze, con navi fiamminghe, inglesi, normanne, basche, portoghesi, andaluse, catalane, provenzali, genovesi e veneziane. I portoghesi, particolarmente a partire dal 1391, servivano i viaggi da Madeira a Pisa, Bruges ed Irlanda.

L'organizzazione aziendale nella quale i fiorentini di Lisbona erano attivi, per esempio con i Cambini, era l'associazione in partecipazione, una forma che non figura nei registri che la Mercanzia di Firenze istituì con la legge del 1408 per assicurare la delimitazione di responsabilità degli accomandanti, combinazioni che furono anche denominate « commende di terra ». Anche il primo rappresentante dei Sernigi, in futuro tanto attivi nel commercio d'Oltremare di Lisbona, il Marchionni (morto nel 1523) e Luca Giraldi appaiono, nel 1482, in tale associazione. Melis de-

(25) F. Melis, *Di alcune figure di operatori economici fiorentini, ecc.*, in questo pp. 1-18.

linea le considerevoli transazioni delle aziende con sede in Lisbona nei loro rapporti particolarmente con Firenze, Bruges e Londra. Questa attività era svolta principalmente « in proprio », contrariamente a quanto sostenuto da Gino Luzzatto per Venezia.

Una prima conseguenza di tale predominio del commercio diretto è l'eliminazione dei costi di intermediazione; non di meno la possibilità di commerciare su un maggior numero di merci e di poter noleggiare una o più navi, fatto questo che permetteva, come già detto, di abbandonare la rigidità delle tariffe di trasporto in favore del commercio di massa come per le cuoia, una tipica merce per Lisbona dove giungevano anche cuoia e pellami spagnoli, dell'Irlanda e della Scozia.

Per studiare le qualità delle merci queste aziende italiane di Lisbona organizzavano la compera della seta a Lamego, della grana a Sintra ed a Ulivenza così eliminando i costi di intermediazione. Altre merci erano i coralli, il pesce conservato (sardine e tonno), il sale, il vino (con speciale destinazione al nord) e lo zucchero di Madera.

Insomma, le società fiorentine stabilite a Lisbona distribuivano le merci di quattro correnti: prodotti tessili dell'Italia e della regione del Mare del Nord, altri manufatti come armi, vasellame e carta, in maggior parte di origine italiana, poi opere artistiche e libri, per esempio i prodotti della cartografia italiana.

Finalmente, il ruolo di questi fiorentini sul terreno cambio-bancario attraverso Firenze, la città che aveva contatti con tutte le piazze bancarie dell'epoca. La banca dei portoghesi in Italia era in particolare la società Cambini, così per i numerosi studenti che hanno visitato le Università italiane. Con un saggio specifico, Melis ha illustrato, ad esempio, il caso del *Real Colegio de España* di Bologna (26). Un'altro esempio e quello del cardinale Iacopo di Portogallo durante il suo soggiorno a Firenze per il finanziamento della Cappella in San Miniato al Monte. Da non dimenticare poi la funzione assicurativa di queste aziende di Lisbona. In conclusione, Lisbona era una piazza atlantica con una funzione peculiare, importante scalo per i rapporti con Bruges, l'Inghilterra e l'Irlanda e, dalla metà del XV secolo, con una crescente attrazione eserci-

(26) F. Melis, *Sul finanziamento degli allievi, ecc.*, in questo pp. 19-34.

tata dalle merci di Lisbona stessa la cui marina ricevette notevoli impulsi.

La presenza degli italiani, particolarmente dei fiorentini, in varie regioni della Francia è stata dimostrata da Melis con molti dettagli, così in rapporto con la Provenza, la Linguadoca, Lione, Parigi, Bordeaux, Nantes, La Rochelle e la Normandia con Rouen dove, seguendo le vestigia dei lavori di Michel Mollat e di Jacques Habert, ha dedicato uno studio particolare a Giovanni da Verrazzano (27). La documentazione italiana ha infatti permesso di ricostruire l'ambiente nel quale Verrazzano ha vissuto come mercante, prima fattore e poi socio nel sistema di aziende dei Rucellai. Gli archivi toscani permettono di definire una colonia italiana a Rouen, almeno dal 1445, con Leonardo di messer Gaspare corrispondente della compagnia di Antonio della Casa in un sistema di aziende con nuclei principali a Firenze, Roma, Avignone e Ginevra.

Un conto della compagnia dei fratelli Bernardo e Antonio di Antonio di Leonardo Gondi con sede a Lione apre, nel dire di Melis, « uno spiraglio di luce » sul problema del finanziamento del primo viaggio di Giovanni da Verrazzano « chapitano dell'Armata per l'India ». Il contratto del 23 marzo 1523 mostra che sei italiani, tutti fiorentini, contribuirono all'impresa, oltre al Gondi, Tommaso Guadagni, Guglielmo Nasi, Roberto degli Albizi e Giuliano Bonaccorsi, tutti fiorentini di Lione; e Verrazzano, nell'opinione di Melis, non compariva soltanto come capitano ma bensì come rappresentante dei Rucellai che avevano contribuito con la quota preminente in questa « operazione ». Il contributo dei sei fiorentini potrebbe forse essere ammontato a 20.000 scudi di sole, una somma imponente per il periodo, mentre il contributo dei tre francesi era pari soltanto ad 1/33, nell'interpretazione di Habert « un versamento più teorico che utile ». Melis giustifica l'ammontare della somma con la scoperta di un passaggio al « Cattaio », mentre il finanziamento del secondo viaggio, con 20.000 lire tornesi, un'operazione prevalentemente normanna, aveva un obiettivo diverso, con scopi essenzialmente mercantili.

(27) F. Melis, *Uno spiraglio di luce, ecc.*, in questo pp. 287-296. Cfr. anche: J. Habert, *La vie et les voyages de Jean de Verrazzano*, Ottawa 1984; M. Mollat, *Les explorateurs du XIII^e au XVI^e siècle. Premiers regards sur les mondes nouveaux*, Paris 1984.

I rapporti degli italiani, nel caso specialmente dei toscani e dei fiorentini, con il Mare del Nord, è una delle linee principali dell'opera di Melis. Bruges, con le filiali di Londra e di Parigi, era una pietra angolare nel sistema creato dagli operatori italiani. Al centro di uno studio sulle attività dei mercanti italiani come imprenditori alla fine del Trecento si colloca l'incendio del 1397 che distrusse quasi totalmente la cittadina di Wervicq (28). La documentazione della quale Melis dispone gli dà la possibilità di dimostrare come i panni di Wervicq nella regione della Lys, con quelli di Comines e di Courtrai erano tra i più pregiati del Mediterraneo. Giustamente questi panni di Wervicq avevano una parte importante nelle attività industriali della compagnia di Diamante e Altobianco degli Alberti di Bruges, e Melis conclude che gli Alberti anche a Lierre e a Malines esercitassero funzioni imprenditoriali. La documentazione parla di panni lavorati ed il maestro menzionato era colui che organizzava la produzione per conto dell'imprenditore; il maestro teneva stretti contatti con gli artigiani e serviva simultaneamente più aziende. Soltanto quando agiva al servizio di una sola società poteva prendere il nome di « conducitore » (direttore tecnico). La documentazione datiniana su Firenze aiuta a chiarire molti aspetti tecnici: i lanaioli erano maestri che agivano in proprio, compravano la lana e vendevano il prodotto o prestavano i loro servizi ad altre aziende così trovando l'occasione di diventare conducitori o soci d'opera. Francesco Datini creò, ad esempio, due compagnie con un lanaiolo fiorentino, una per la fase della tintura e l'altra per l'intero ciclo laniero. Accanto agli Alberti anche la compagnia di Salvestro Mannini e fratelli di Bruges si dedicava alla manifattura laniera.

« La diffusione nel Mediteraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400 » è il tema di un altro contributo di Melis (29). Mentre, per esempio, le *Cortes* di Barcellona del 1365 e del 1380 soltanto parlano dei panni di Malines e di Bruxelles, contrariamente a queste fonti ufficiali, le fonti dirette, nate dal processo

(28) F. MELIS, *Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra, ecc.*, in questo pp. 297-316.

(29) F. MELIS, *La diffusione nel Mediterraneo occidentale, ecc.*, in questo pp. 317-344.

produttivo, lasciano vedere l'esistenza di tutto un gruppo di centri lanieri fiamminghi, Wervicq, Courtrai, Menin e Comines, tutti sul fiume Lys, i quali rimpiazzavano la regione dominata da Ypres, mentre la regione brabantese era ancora in fase di sviluppo. La documentazione datiniana permette di mostrare che dal 1339 fino al 1410 l'esportazione di panni verso Barcellona, Maiorca e Valenza, quasi per un quarto (24,15 %) apparteneva ai prodotti della regione della Lys. Le città del Brabante (Bruxelles, Malines, Lovanio, Lierre, Diest e Herentals) avevano l'8,26 % del valore totale, mentre la Fiandra con Bruges e la Fiandra francese con Douai partecipavano soltanto con lo 0,25 %. La parte italiana (con Firenze quasi esclusivamente, Prato e Genova) era del 54,09 %. Fra i fattori che hanno contribuito a questo si ritrova anche la discriminazione dei noli in favore dei beni di massa che privilegiò le qualità minori a carico dei panni di Bruxelles e di Malines e di altri di questa categoria. Per quanto concerne il mercato mediterraneo, soltanto Firenze poteva contrastare con successo l'espansione dei panni fini dei Paesi Bassi. E giustamente il fatto che i fiorentini (Alberti, Mannini, Orlandini) dominassero l'esportazione dei Paesi Bassi rende plausibile la loro inclinazione verso i prodotti medi come quelli della Lys. Soltanto i lucchesi (Quarti, Bernardini, Guinigi) si comportavano in maniera diversa, preferendo i prodotti fini di Lierre e di Malines. Lo stesso motivo fece sì che i fiorentini impegnassero i loro capitali nella fabbricazione di panni di media qualità.

Finalmente Melis precisa il vasto mercato che questi panni medi trovarono attraverso i tre porti spagnoli: prima a Barcellona con un *hinterland* su Aragona, Navarra fino all'Aquitania, la Linguadoca e la Provenza; a Valenza, da dove il mercato si estendeva verso la Castiglia, la Barberia, dal Marocco alla Tunisia; e così lo stesso da Maiorca, e tutti e tre i porti esportavano verso la Linguadoca, le isole italiane, l'Italia meridionale ed il Levante fino al Mare Egeo ed al Mar Nero.

Sulla base del tesoro archivistico della Toscana del quale disponeva, Melis ha potuto dare un contributo non solo alla storia ma anche alla storiografia della Fiandra e del Brabante della seconda metà del Trecento e degli inizi del Quattrocento, con fonti che cominciano con il Libro Grande del 1354 della società di Baldo da Sancasciano di

Pisa (30). La ricchezza della documentazione ha permesso a Melis osservazioni non di « avvenimenti particolari di un dato ambiente » ma « di elementi molto spesso di significato speciale » disponendo di elementi della vita reale dell'economia e « non del cronista, del legislatore, del giudice, del notaio, del doganiere, ecc. ». Al centro sta Bruges con la sua funzione di collegamento fra il Mediterraneo ed i mari settentrionali, con la Germania settentrionale, i Paesi baltici e settentrionali: Melis precisa che « ogni principale città dell'Occidente vi aveva le sue rappresentanze ». Fra i gruppi italiani quelli di Firenze, Lucca, Genova e Venezia erano i più importanti. Le città marittime erano rappresentate da piccole imprese; i toscani, ma anche i milanesi e i bolognesi, da grosse associazioni di capitali e di persone con una precisa differenziazione di compiti, così i Medici, gli Alberti, i Tornabuoni, gli Orlandini e i Mannini, i lucchesi Guinigi, Rapondi, Bernardini, Quarti, Guicciardoni e Arnolfini ed i pisani Borromei, poi divenuti milanesi.

Sono quattro i punti sui quali Melis ha esposto i dettagli della sua documentazione: la distanza cronologica di Bruges dal Mediterraneo, il movimento del porto di Bruges con le comunicazioni marittime e terrestri, le attività industriali (drappiera e metallurgica), il movimento commerciale. Non è possibile entrare qui nei dettagli: constatiamo soltanto, ad esempio, che il « bilancio » del Melis è diverso dalla bilancia commerciale di Raymond de Roover tenendo conto del fatto che il tonnellaggio dei viaggi veneziani (un punto importante del de Roover) ha soltanto avuto una parte inferiore al 7 %, mentre la discesa delle navi dei paesi atlantici e del Mare del Nord è più alta di quella che Jacques Heers ha constatato. Riguardo alle merci in circolazione, non erano soltanto le ricche, ma quelle medie e povere grazie alle nuove tariffe marittime con un distacco tutto a svantaggio delle tariffe terrestri. Così il Mediterraneo poté essere invaso dalla « nouvelle draperie » delle città della Lys. In seguito, la discriminazione favorì anche le tariffe terrestri, uno sviluppo importante per il fiorire delle fiere, per esempio quelle di Ginevra.

Melis sostiene infine la tesi che Bruges abbia costituito un merca-

(30) F. MELIS, *Contributo alla storiografia economica, ecc.*, in questo pp. 345-366.

to, o meglio un « emporio » mondiale, con la funzione di area di contatto tra « popoli romanici e popoli germanici », secondo l'espressione di Henri Pirenne (31).

Nel catalogo di merci che circolavano a Bruges si ritrovavano le ricche, dalle spezie e dai drappi serici del Levante e di Lucca fino alla frutta e alle semenze spagnole. Gli anseatici contribuivano con le pellicerie, la cera, i prodotti metallici e il pesce; dai Paesi Bassi venivano i panni delle Fiandre e del Brabante. L'influenza che le navi germaniche hanno avuto sul mercato di Bruges si mostrò anche su quello di Barcellona e questo, secondo Melis, fino alla metà del XV secolo quando le vie terrestri ripresero slancio con le fiere di Ginevra e con l'apertura dell'area di Anversa.

Il lavoro di Melis negli archivi durante 25 anni e gli studi dei suoi allievi poterono offrire, nel gennaio del 1972, quando parlò alla Società di storia patria di Napoli (32), un quadro esaustivo delle aziende attive a Napoli e nel « Reame »: degli Strozzi che avevano, a Napoli, due aziende, la compagnia della Bottega e la compagnia del Banco, dei Latinucci, dei Frescobaldi che operavano per i Medici con una sede a Napoli e una filiale a Gaeta; fra le società napoletane spiccava quella di Angelo Cuomo, formata dai fratelli Luigi e Francesco Coppola. Importante, anche per Napoli, l'istituzione dell'accomandita per associare elementi che possedessero esperienze locali, e così le combinazioni delle compagnie degli Strozzi e dei Salutati con i Coppola. Esempi di tali « incette » offrono l'esportazione del grano dell'entroterra, con due terzi destinati a Venezia ed un terzo a Pisa; dello zafferano che faceva concorrenza allo zafferano delle Marche e della Lombardia, mentre sulla costa occidentale veniva imbarcato a Roma, per Pisa e per Genova; così un'incetta di bestiame della Basilicata e della Calabria. Presente sem-

(31) Sia qui permesso menzionare i contatti dei mercanti toscani con i paesi d'Oltralpe sulle vie terrestri, particolarmente attraverso Venezia. Cfr. i contributi di W. v. Stromer, H. Kellenbenz e A. Manikowski, in *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno di Studi nel X anniversario della morte di Federigo Melis, Firenze-Pisa-Prato 1984, Firenze 1985, e l'articolo di W. Reichert, in *Hochfinanz, Wirtschaftsraume, Innovationen*, Festschrift für W. v. Stromer, a cura di U. Bestmann ed altri, Trier 1984, vol. I, pp. 269-356.

(32) F. Melis, *Napoli e il suo Regno, ecc.*, in questo pp. 367-388.

pre il metodo del baratto della materia prima con il prodotto, per esempio drappi serici, vino e grano di Napoli e della Campania con i panni fiorentini o lombardi.

Poi le accomandite a distanza. Nei registri del Tribunale della mercanzia Melis ha ritrovato, a partire dal 1447 fino all'inizio del Cinquecento, 28 accomandite fra aziende fiorentine e napoletane attive non soltanto a Napoli ma in tutto il Reame.

La rivoluzione delle tariffe dei trasporti della fine del XIV secolo per le vie marittime, e poi per le vie terrestri, ha dato nuovi impulsi alle fiere del Regno di Napoli, così a Trani e a Barletta sull'Adriatico, a quelle di Gaeta, Amalfi e Salerno sulla costa del Tirreno.

La nuova strutturazione delle tariffe favorì l'esportazione dei vini della Campania e di altre regioni; e così per l'olio, la frutta (per la Campania, nocelle, noci, frutta secca, susine secche) e sapone. Tutti beni questi che contribuirono ad un'attività crescente di Napoli e di altri porti. E poi le materie prime, non soltanto la seta (come bene ricco), ma il lino, la lana, le sostanze tintorie e mordenti (guado e allume).

Nel quadro delle attività terziarie il credito aiutava per meglio operare. La ditta di Angelo Cuomo poteva procurarsi il credito necessario con un conto presso la compagnia degli Strozzi di Napoli o di Firenze o presso altre compagnie oppure con lo strumento della lettera di cambio. Ancor più con l'innovazione dello scoperto: il prelevamento veniva fatto con un ordine scritto (*chèque*). Un'altra possibilità era offerta dalla girata, con l'ordine di pagare la somma ad un altro beneficiario: Melis ha ritrovato i primi esemplari a partire dal 1392 e, per Napoli, un esemplare del 1475. Così la girata ha trasformato la lettera di cambio da strumento esclusivo di cambio in uno strumento di credito: dapprima i due poli erano sempre toscani fiorentini o lucchesi; nel 1475, per la prima volta, il beneficiario di una girata era un napoletano. Napoli era una piazza finanziaria non di primo piano ma tuttavia con collegamenti con tutte le grandi piazze finanziarie del periodo, per esempio con Bruges, Londra, Anversa, Avignone, Barcellona, Valenza e Milano.

Ancora Melis indaga sulla qualificazione delle merci. La seta della Calabria era la migliore tra le italiane, migliore di quelle di Modigliana di Romagna: se la seta di Malaga e del Caucaso erano uguali a un indice di 100, la seta di Calabria arrivava a 75. Il cotone serviva l'indu-

stria locale e il lino particolarmente la produzione di fustagno napoletano, lino che veniva esportato anche nell'area lombarda. Il vino della Campania non circolava prima del Trecento; con le nuove tariffe anche i vini della Calabria cominciarono ad essere esportati. Alla fine del Quattrocento esisteva una corrente per l'esportazione del vino della Capitanata. Il più grande porto per i vini della Calabria era Tropea. Da Napoli si esportavano vini in Toscana, nell'alto Tirreno, in Linguadoca e in Provenza. Da Tropea circolavano, oltre che in Provenza e in Linguadoca, vini in direzione di Barcellona, Maiorca e Valenza, ma anche del Mare del Nord: si trattava dell'unico vino italiano che, insieme con la vernaccia ligure, si esportava nel Mare del Nord e che a Bruges e a Londra faceva concorrenza ai vini francesi di Bordeaux e di La Rochelle. Vino esportato da Napoli si trovava anche nel Mar Nero, a Costantinopoli, Beirut e Famagosta.

Più in generale, come per la Francia, Melis ha osservato una avanzata dei vini forti, ma anche di pregio come per esempio i vini del sud-est (33). L'olio aveva la maggiore esportazione da Gaeta. Fra i prodotti industriali, i fustagni napoletani erano i più interessanti e, naturalmente, nell'Italia settentrionale incontravano la concorrenza dei fustagni lombardi, di Milano, Cremona, Crema e Lodi.

III

Se Federigo Melis fosse vissuto fino ai nostri giorni avrebbe potuto riassumere il risultato dei suoi lavori in una grande sintesi: l'intenzione finale di Melis era scrivere una storia dell'economia toscana nel tardo Rinascimento. Il destino non ha voluto così. Questi risultati si ritrovano peraltro nei tre grandi libri *Aspetti della vita economica medievale*, *Origine e sviluppo delle assicurazioni*, *Documenti per la storia economica*, e sparsi in un grande numero di saggi (34). Nella serie riunita in

(33) Cfr. F. MELIS, *I vini italiani nel Medioevo*, a cura di A. AFFORTUNATI PARRINI, Istituto Internazionale di Storia economica « F. Datini », Prato. Opere sparse di Federigo Melis - 7, Firenze 1984.

(34) F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale. Studi nell'Archivio Datini di Prato*, Siena 1962; ID., *Origine e sviluppo delle assicurazioni in Italia (se-*

questo volume gli operatori economici ed il mondo economico da loro creato ne sono al centro. In questa conclusione torniamo agli operatori e ai metodi di organizzazione delle grandi aziende che dominavano l'economia italiana del tempo.

Partiamo, ancora una volta, dalla situazione delle città-porto, Venezia, Genova e Pisa. Come Gino Luzzatto, Roberto Lopez, Jacques Heers ed altri hanno mostrato, in queste città dominavano le piccole imprese e le iniziative nel contesto della famiglia preferendosi la commissione fino al Cinquecento; anche nella Spagna mediterranea esistevano numerose imprese di piccole dimensioni. Contrariamente a questo, le grandi società dell'entroterra italiano con un personale di anche 70 persone, almeno dalla metà del XIV secolo, funzionavano come coordinatrici delle imprese medie e piccole. In Castiglia grandi società appariranno soltanto nel XVI e nel XVII secolo.

Le grandi società fiorentine ripiegavano sulla commissione soltanto in casi eccezionali, quando non avevano una filiale. Le filiali vennero combinate con la sede centrale grazie all'associazione in partecipazione (dallo Scialoia denominata commenda di terra). Per assicurare i capitali dei « commandatari » la legge fiorentina del 1408 fissò alcuni articoli cautelativi, così la società principale di Firenze e le associazioni in partecipazione a Bruges, Londra, Barcellona, Valenza, Napoli, e così via, erano riunite in un grande sistema di aziende.

Strumenti importanti di queste grandi aziende erano la rete informativa e lo studio della documentazione raccolta. Grazie al fatto che erano allo stesso tempo aziende « mercantili-bancarie-industriali, di trasporto-assicuratrici-agricole » hanno lasciato scritti « con una infinità di osservazione e di considerazione », « oltre quello economico indagando nei mercati, nei porti, negli ambienti, nelle situazioni, nei mezzi, nelle merci, nei metodi, nelle prospettive operative e persino negli uomini ». I loro scritti trattavano « temi di politica, sociali, merceologici, tecnolo-

coli XIV-XVI), Volume I - Le fonti, Roma 1975; Id., *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, cit. Cfr. anche F. Melis, *L'economia fiorentina del Rinascimento*, con introduzione e a cura di B. Dini (Opere sparse di Federigo Melis - 4), Firenze 1984 e Id., *La banca pisana e le origini della banca moderna*, con introduzione di L. de Rosa, a cura di M. Spallanzani (Opere sparse di Federigo Melis - 3), Firenze 1987.

gici, artistici, religiosi e persino turistici ». Alcune lettere scritte dai fattori arrivavano a 24 pagine! Uno scopo importante di queste informazioni era il completamento delle pratiche di mercatura in senso pegolottiano.

Una conseguenza interessante dell'organizzazione delle grandi aziende era l'abbandono dell'atto notarile. Nell'opinione di Melis l'atto notarile è un documento molto utile per lo studio dei fenomeni ma è necessario osservare che, dalla seconda metà del XIV secolo, i toscani hanno abbandonato l'assistenza del notaio se non proprio costretti come in Catalogna o a Genova; lo stesso per i veneziani che andavano dal notaio soltanto nelle colonie della Romania e del Mar Nero. Le grandi società toscane redigevano atti scritti direttamente fra le parti. A Genova l'atto pubblico del notaio fu obbligato per i contratti di assicurazione fino all'inizio del XVI secolo e a Barcellona ancora per tutto il secolo. In Toscana, e poco più tardi anche a Venezia, le polizze di assicurazione si stipulavano fra assicuratori ed assicurati alla presenza di un sensale. La funzione del notaio continuava come attività caratteristica a Marsiglia, a Siviglia e a Lisbona. Una conseguenza di questo fatto è che nell'*Archivo de Protocolos* di Siviglia dopo l'anno 1492 i mercanti fiorentini e lucchesi non figurano quasi mai, mentre i documenti commerciali fiorentini mostrano la presenza di numerose società toscane in Andalusia come in America (35).

Un altro punto è affrontato da Melis nell'introduzione all'edizione del *Drictus Catalanorum* pubblicato dall'Istituto di Geo Pistarino di Genova. Le lettere dei mercanti riflettono le transazioni economiche con un maggior grado di realtà delle fonti ufficiali: le annotazioni del *Drictus* mostrano che i mercanti attivi a Genova evasero « per almeno un terzo del totale » delle transazioni (36). Un altro aspetto interessante dei metodi di informazione era il mettersi in contatto con persone dell'entroterra capaci di entrare in collaborazione con persone che conoscevano la situazione del mercato locale.

La rete di informazione e lo sviluppo della navigazione permette-

(35) Prefazione al volume *Genova e Spagna nel XIV secolo, ecc.*, in questo pp. 277-286.

(36) *Ibidem.*

vano di utilizzare il naviglio di varie nazioni: così a Bruges, navi basche e portoghesi, asturiane, brettoni e normanne; a Valenza e Maiorca, navi catalane, provenzali e italiane. Gli Alberti di Bruges, per esempio, noleggiavano due o tre navi con un conducitore. Una conseguenza di tali metodi fu una « autenica rivoluzione » nel campo delle tariffe di trasporto. Il Pegolotti (per il 1330-1335) e le deliberazioni del Senato di Venezia mostrano che il sistema dei noli « rigidi » si mantenne almeno fino alla metà del Trecento; alla fine del secolo (con Venezia un poco in ritardo) i noli erano differenziati. Lo dimostra la documentazione esistente per Genova e per Venezia, le lettere di Francesco Datini intorno al 1390-1395, certamente con resistenze in altre parti, per esempio in Catalogna. Con questo sviluppo fu possibile il trasporto di beni di massa. I contratti marittimi tra il Mare del Nord e la costa dell'Atlantico dall'una parte ed il Mediterraneo dall'altra si intensificarono. Secondo Melis, il limite inferiore quando i baschi entrarono nel Mediterraneo fu l'anno 1335. Per l'anno 1389 ha ritrovato due navi di Siviglia che frequentavano i porti della Sicilia per trasportare grano a Pisa, mentre una nave fiamminga è menzionata in un atto notarile di assicurazione del 1348; i portoghesi vennero nel 1391 e, finalmente, si ritrovano inglesi e tedeschi che sempre facevano scalo nei porti della Penisola Iberica. Dall'altra parte i catalani entrarono nell'Atlantico fin dall'inizio del secolo.

La dinamica delle tariffe ebbe anche conseguenze sulle tariffe terrestri e così si ebbe la possibilità di combinare i trasporti marittimi con quelli terrestri, un fatto molto importante per i transiti tra i due bacini del Mediterraneo come per un nuovo sviluppo delle grandi fiere, in primo luogo per Ginevra e poi per Lione.

Una nuova fase cominciò con la transizione dall'associazione in partecipazione alla società di accomandita: il primo caso secondo Melis è quello della società degli Strozzi e Capponi con Francesco Lapi concluso nel 1532.

In conclusione, Melis contesta la tesi dell'Ehrenberg sulla decadenza di Firenze. Contrariamente Melis vede una grande diffusione di mercanti fiorentini e sostiene che Firenze « nell'ultima parte del '400 e nella prima metà del '500 assume un primato mondiale, certamente non un primato di mercato, ma un primato di aziende. Lo spostamento

dei traffici dal Mediterraneo all'Atlantico ha dato periodi di splendore a Firenze e a Genova », « tanto più che nelle loro mani ricadranno non poche correnti dei traffici con le Indie orientali e con le Indie occidentali ». Venezia invece, nella constatazione di Melis, ha vissuto una contrazione dei traffici « ancor più indietro del 1453 » combattendo per riguadagnare posizioni perdute, « imprigionata nell'angolo di mare che fu da lei dominato ». Un'opinione questa forse troppo pessimistica: anche durante la cosiddetta « decadenza » Venezia rimase una pietra angolare nel sistema bancario delle grandi aziende internazionali.

Riguardo a Firenze Melis sottolinea il primato della banca quale erede di Siena, e sottolinea la posizione dei fiorentini, genovesi e lucchesi fino al trasferimento delle fiere di Besançon a Piacenza e Novi Ligure. Importante per il primato è che queste aziende operino per la maggior parte all'estero, come « fuorusciti », espressione tipica del « fuoruscitismo » che esisteva già a partire dal 1433, dalla prima cacciata dei Medici.

Il sistema voleva l'autonomia delle filiali perché altrimenti la sua posizione era più difficile da mantenersi: era dunque fatta una compagnia e le filiali venivano collegate fra loro con la partecipazione di un membro della famiglia, il maggiore. Dall'azienda divisa si passò ad una pluralità di aziende sia rimanendo nell'ambito familiare sia immettendo elementi estranei, spesso collaboratori con meriti speciali. Il sistema si poteva poi completare con la partecipazione di accomandita di altre società. Così, fra aziende ramificate da tronchi diversi poteva risultare un'espressione esteriore « in una comunanza di accomandite » come il caso dei Capponi e degli Strozzi. Finalmente, si poteva con la propria società partecipare al capitale di altre come mostra l'ingresso di Filippo Strozzi nella compagnia Borghini e Gondi, « attuata pel tramite della compagnia Lapi ».

Questa era la situazione del « dominio di aziende per Firenze »: senza la protezione della monarchia devono operare fuori della patria « infiltrandosi nelle maglie della nuova politica economica statale ». E Melis vede questa situazione strettamente legata con la preponderanza delle fiere di Lione, un sistema che comincia a vacillare con l'inizio della decadenza di Lione.

Sviluppando le conquiste fatte dai loro predecessori, i fiorentini po-

terono coronare tutto il processo essendo al medesimo tempo gli epigoni di un'epoca della storia italiana. E quando Filippo Strozzi si interessa al commercio con l'America dà prova convincente del tradizionale spirito di iniziativa, « del desiderio prepotente di restare sempre all'avanguardia del mondo commerciale ». E quando i discendenti di alcune grandi famiglie abbandonano gli affari questo è, agli occhi di Melis, un fatto meno determinante la decadenza perché al loro posto avrebbero potuto subentrare altri soggetti, in particolare i loro fattori.

HERMANN KELLENBENZ

I

DI ALCUNE FIGURE DI OPERATORI ECONOMICI FIORENTINI ATTIVI NEL PORTOGALLO NEL XV SECOLO

Nella dissertazione sulla prolungata attività degli uomini di affari fiorentini in Portogallo — esplicatasi intensamente nel corso di due secoli — devo imporre un limite, soprattutto perché la documentazione in materia, che ho rinvenuto negli ultimi 20 anni, è talmente efficiente, da dare alimento ad una narrazione piuttosto estesa.

Rispetterò, quindi, il preannuncio del titolo, contenendo l'indagine al solo XV secolo. Mi piace di ricordare che per la parte iniziale del secolo successivo, cioè, per il XVI, l'azione fiorentina è conosciuta abbastanza bene: attraverso gli studi in generale e quelli recenti su Luca Giraldi di Virginia Rau (1); oltre quelli anteriori di Charles Verlinden, il quale mette massimamente in luce l'attività del Marchionni e del Sernigi (2).

Comincerò il mio esame dagli ultimi decenni del XIV secolo, perché a considerare tale epoca mi danno occasione i carteggi e la contabilità dell'Archivio Datini di Prato: non soltano le lettere scritte a Lisbona —

(1) V. Rau, *Um grande mercader-banquerio italiano em Portugal: Lucas Giraldi*, in « Estudios Italianos em Portugal », n. 24, 1965 e in « Estudos de Historia », pp. 75 ss.; anteriormente si veda Id., *A Family of Italian Merchants in Portugal in the XVth century: the Lomellini*, in « Studi in onore di Armando Sapori », Milano 1957, vol. I, pp. 715 ss.

(2) Ch. Verlinden, *La colonie italienne de Lisbonne et le developpement de l'économie metropolitaine et coloniale portugaise*, in « Studi in onore di Armando Sapori », Milano 1957, vol. I, pp. 615 ss.; Id., *Relations commerciales entre Gênes et le Portugal à l'époque des grandes découvertes*, in « Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome », vol. XXXIII, 1961, pp. 163 ss.

che sono state pubblicate interamente da Virginia Rau (3) —, ma in genere tutto quel grandioso complesso di testi, giacché — è risaputo — il carteggio di un mercante importante permetteva di spaziare universalmente. Leggendo, ad esempio, le 3000 lettere spedite da Bruges, noi veniamo ad apprendere una infinità di particolari proprio sul Portogallo, e più ancora sulla Spagna e su tanti altri luoghi; ne ritroviamo abbondantemente nelle lettere pervenute dalla Penisola iberica mediterranea (così, in quelle di Valenza, Barcellona e Maiorca) e in quelle delle grandi città mercantili italiane, soprattutto di Genova, Venezia, Pisa e Firenze. Al pregio di questi aspetti quantitativi, i carteggi degli uomini di affari del Rinascimento uniscono quello della genuinità, della chiarezza e della acutezza dell'indagine, i risultati della quale diffondono in tutto il mondo conosciuto, ribaltando le notizie verso numerose altre aziende, fino a scendere a quelle di rango minore. D'altronde, si tratta di descrizioni e informazioni redatte dagli stessi operatori: da coloro, cioè, che hanno presieduto allo svolgimento dei fatti, allo stabilimento di certe situazioni e alla creazione di strumenti di ogni genere, principali e di ausilio, per il compimento delle azioni medesime (4).

Il mio apporto consisterà essenzialmente nella novità della fonte utilizzata, anche per la fortunata circostanza che io svolgo la mia attività scientifica negli Archivi della Toscana, che sono i più ricchi su tale argomento. È da aggiungere ancora che le fonti italiane (comprendendo, sempre per questo tema, l'intera Penisola iberica) hanno occupato meno gli storici forestieri, fatta eccezione per Genova, la cui documentazione è stata adoperata da Jacques Heers (si tratta, però di atti notarili e non di fonti dirette) (5).

Oltre ai testi Datini — che si inquadrano essenzialmente fra il 1365 e il 1411 — negli anni più vicini a noi la sorte ha voluto nuovamente arridermi, permettendomi di penetrare in una serie di 92 registri contabili dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti di Firenze; in alcune centinaia di registri delle compagnie dei Salviati (fra i quali vi sono i libri mastri

(3) V. Rau, *Cartas de Lisboa no Arguivo Datini de Prato*, in « Estudos Italianos em Portugal », nn. 21-22, 1962-1963, pp. 59 ss.

(4) F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale. (Studi nell'Archivio Datini di Prato)*, Siena 1962, vol. I.

(5) J. Heers, *Gênes au XV^e siècle*, Paris 1961.

tenuti a Bruges e Londra che, con quelli di Firenze e di Pisa, riallacciano frequentemente ed eloquentemente alle operazioni svoltesi attorno alla Penisola che qui ci ha chiamato a raccolta); in più, i libri mastri dell'Archivio Medici e quelli dell'Archivio Borromei, pure svolti a Bruges e Londra; infine i documenti delle altre società fiorentine dei Martelli — dove ho rinvenuto pure interessanti combinazioni con Lisbona — e le « carte strozziane », le quali, tuttavia, hanno un rilievo maggiore per la Spagna, specialmente per il Cinquecento. Ma la collana di gran lunga più prodiga di notizie sulle operazioni facenti capo al Portogallo ed ai territori di sua pertinenza è quella dei 92 libri dello Spedale degli Innocenti, affluiti in tale Istituzione allorché le società mercantili-bancarie-industriali-armatrici-assicurative dei Cambini cessando ogni attività, le lasciarono il loro patrimonio. Anche in questo caso, non si tratta di documenti compilati via via in Portogallo, ma scritti nella sede di Firenze: e che al Portogallo ci riportano attraverso i conti delle varie società stabilite a Lisbona, che avevano intensi rapporti di affari con i Cambini. Oltre ai libri della sintesi — i mastri — vi sono quelli della analisi, ricolmi di estratti conti e di « ricordanze », che ci dischiudono ancora più efficacemente tutto quel mondo, permettendo di riconoscere i metodi nell'azione ed i caratteri della funzione cui hanno assolto le aziende fiorentine in quella posizione; e risalendo, quindi, alla funzione, ben più rilevante, esercitata da Lisbona nel sistema economico di quel periodo.

I mercanti che in tali registri vediamo in movimento sono, nell'ordine cronologico: Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni (di cui ha parlato stamani la Prof. Virginia Rau, che è riuscita a differenziarlo dall'altro Bartolomeo — Bartolomeo Marchionni — avendo reperito un documento portoghese dove si parla di « Bartolomeu di ser Jaume »); quasi contemporanei Giovanni di Bernardo di Guidetto Guidetti, Giovanni Ghinetti e Piero di Giuliano di Piero Ghinetti; infine, appunto, il sopra accennato Bartolomeo di Domenico di Marchionne dei Marchionni. Non sto a menzionare altri operatori che compaiono in queste scritture Cambini, più avanti, ne ricorderò altri, offerti da documentazione di diverso ordine.

Bartolomeo di Iacopo è un mercante fiorentino che appare a rappresentare intensamente la società Cambini a Lisbona e nel nesso operativo che vi fa capo, dal 1451; ma, poiché nella prima menzione di lui vi è il rinvio a ben 5 registri precedenti (che purtroppo, sono perduti), è da ritenere che la sua presenza in riva al Tago abbia avuto inizio almeno a

partire dal 1440. Farò subito notare come quei rapporti devono essere stati piuttosto intensi, dato che il saldo dei conti anteriori ascende a 19.000 fiorini: che è una somma davvero ragguardevole per l'epoca. Siamo in condizioni di seguire Bartolomeo sino al 1462; ma egli deve essere morto ai primi di marzo 1460.

Parallelamente, possiamo localizzare le nostre cognizioni su un altro fiorentino — pure lui menzionato da Verlinden (6) — il cui conto nel mastro della Compagnia Cambini si apre, appunto, nel 1451: si tratta di Giovanni Guidetti, fortemente impegnato a Lisbona e su vastissimo raggio fino al 1481 (egli morì nel 1473, ma gli subentrarono, in diversa misura, il Ghinetti e il Marchionni).

La figura di gran lunga preminente — sotto tutti gli aspetti — è quella di Bartolomeo Marchionni: che i registri cambiniani ci presentano dal 1° gennaio 1473 (quando egli surroga il Ghinetti — di cui sto per dire — in un debito di fiorini 5.348 verso la Compagnia Cambini, avendolo deciso lo stesso Marchionni, con sua lettera d'inizio novembre 1472 « e come avisò Giovanni Guidetti »). Di questo vigoroso ed originale uomo di affari ha scritto in varie occasioni il Verlinden (e la Rau), a proposito delle sue imprese più grandiose, quelle dell'apertura della nuova via delle Indie orientali e dalla pratica della medesima (7); ma, adesso, da questi mastri, libri di cassa e quaderni di ricordanze delle aziende Cambini, siamo in grado di stargli dappresso in un numero di operazioni impressionante per assortimento, per volume e per estensione geografica, che permettono di farci un'idea sufficientemente chiara del ruolo disimpegnato dai mercanti stranieri nel Portogallo in quel periodo. E si noti che questa massa di affari è soltanto quella svolta in combinazione con Francesco Cambini e soci, i quali, peraltro, costituivano gli associati o semplici corrispondenti nella città di origine dello stesso Marchionni e che era allora una delle maggiori — se non la principale — potenza economica dell'Occidente: ma quanti altri fasci di rapporti non avrà egli intessuto con diverse aziende di Firenze, stabilite quivi ed all'estero, e con aziende di altre città italiane e forestiere? Ad esempio, per la stessa epoca, lo ritroviamo nelle registrazioni di un mastro della Compagnia di Carlo di Ugolino Martelli (esattamente, nel 1476-1477) ed in uno della azienda personale di Bernardo di Antonio di

(6) Ch. Verlinden, *La colonie italienne de Lisbonne*, cit., p. 622.
(7) *Ibidem*, pp. 623-627.

Leonardo Gondi, del quale non mi occuperò in questa relazione giacché trattasi di avvenimenti del secolo successivo (una considerevole « incetta d'India », « in Chaliqute », affidata a Giovanni da Empoli, nel viaggio dell'Albuquerque iniziato da Lisbona nel 1503, con l'intervento della Comp. di Girolamo Frescobaldi e Filippo Gualterotti di Bruges, della Comp. di Antonio Gondi e Giovanni Vecchietti di Lione, di Bernardo de' Pigli e di Bernardo Gondi, oltre, naturalmente, al Marchionni, il Verlinden (8) vi affianca Girolamo Sernigi e Luca Giraldi).

Fra il Guidetti ed il Marchionni si inserisce — sempre limitandomi all'esame di coloro che si sono fissati a lungo sulla piazza lisbonese — Piero Ghinetti, il quale figura in numerose registrazioni ed in conti a lui riservati dei libri Cambini, dal 1467 al 1472 (che è la durata della « accomandita » — o « commenda di terra » — contratta con la società Cambini, regolarmente riportata negli appositi libri della Mercanzia di Firenze); ma sappiamo « che andò a Lisbona » molto prima — il 30 giugno 1459 —, rimanendovi: evidentemente, nel periodo 1459-1467, egli non servì la società Cambini. In altri codici dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti è menzionato il padre di lui, che era cuoiaio in Firenze, il quale, attraverso il figlio ed il Guidetti, traeva dal Portogallo forti quantità di cuoia e pellami.

Ancora collegato al Guidetti e al Marchionni, incontriamo — soprattutto nel 1477-1478 — Giovanni di Corrado Berardi, il cui fratello Berardo serve i Cambini in Pisa anche per le relazioni con la Spagna e con il Mare del Nord.

Sono questi i soggetti principali residenti in Lisbona (e che si spostano talvolta all'interno del Paese, per organizzarvi di persona od ispezionare le maggiori imprese complesse), secondo la efficientissima documentazione della Compagnia Cambini. Ho fatto cenno digià all'ulteriore contributo che in tal senso ci viene offerto dalla Compagnia Martelli, attraveso il suo « libro grande » del 1476-1478, che contempla una « accomandita » con Francesco Muccini i cui impegni a Lisbona chiamano in causa, nelle relazioni con il Mare del Nord, alcune navi brettoni. Mentre rinvio l'esame delle operazioni dell'altro gruppo di mercanti, del Muccini riferisco subito che egli ha svolto le sue azioni principali, nell'annodo lisbonese, in parteci-

(8) *Ibidem*, p. 626.

pazione — oltre che con i Martelli, ovviamente — con i Medici e Portinari di Bruges e Martino Lem (che, nel documento in questione, è detto « portoghese », mentre il Verlinden (9) lo definisce « un Flamand de Bruges »: probabilmente egli, dopo l'anno cui si riferisce il Verlinden stesso, che è il 1456, si è naturalizzato portoghese). Le duplici correnti di scambi tra Lisbona e Bruges (talvolta l'imbarco è genericamente indicato con « Silanda » cioè Zeeland) comprendono panni diversi, o specificati come « panni di villaggi », e tele nel senso discendente, e olio (in una occasione dichiarato « di Santarena », ossia Santarem), nell'altro senso. Con la nave « San Cristoforo della Vera » (cioè, Veere, nell'isola di Walcheren), il « baleriere San Iacopo del Cumchet di Bretagna » (vale a dire, di *le Conquet* presso la Pointe de St. Matieu) figurano un altro baleniere (senza indicarne l'armatore) e la « caravella Giuliana di Palmaneche » (che è da interpretare con *Penmarc'h*, in vicinanza della omonima « Pointe »). Mi sembra che sia giustificato sottolineare come i caposaldi del sistema mercantile fiorentino di Lisbona e delle Fiandre avessero, almeno da quell'epoca, cominciato ad utilizzare i navigli della Bretagna, per arricchire la loro già doviziosa disponibilità di flotte altrui, assieme alla navigazione di Stato della stessa Firenze, che, però, rappresentava una porzione insignificante nel giro di affari, disimpegnati dalla navigazione libera propria e, ben più ampiamente, da quella fiamminga, inglese, normanna, basca, portoghese, andalusa, catalana, provenzale, genovese e veneziana, per citare soltanto le marinerie principali. Devo far notare, per chiudere su questa associazione in partecipazione, che il relativo contratto non figura fra quelli riportati nei registri che la Mercanzia di Firenze istituì con l'apposita legge del 1408, intesa a salvaguardare la delimitazione di responsabilità degli associati capitalisti (gli accomandanti); legge, erroneanemente definita da qualche studioso il provvedimento di istituzione della società in accomandita, che, invece, sarà molto più tarda (10): per allora, tali combinazioni, nonostante il nome, non avevano struttura sociale, e, ben a ragione furono dette « commende di

(9) *Ibidem*, p. 622, riferendo ampiamente da M. A. H. Fitzler.

(10) Cfr. la mia relazione sulle società commerciali italiane dei secoli XIII-XVI, tenuta alla III Conferenza internazionale di Storia economica di Monaco nel 1965 e la mia relazione *Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortés e Pizarro*, in « Estudios del V Congreso de Historia de la Corona de Aragon » (Zaragoza, 1952), vol. III, Zaragoza 1954, pp. 131 ss.

terra » ed oggi in Italia hanno il nome di « associazioni in partecipazione ». Con l'occasione — anticipando quanto dirò a proposito dei metodi commerciali e continuando, d'altronde, su questa constatazione del rapporto Martelli-Muccini — riferisco che la Comp. di Francesco Cambini in ben tre occasioni si è legata alla stessa maniera con i principali esponenti attivi in Lisbona dianzi rammentati; e precisamente: dal 1461, con il Guidetti; dal 1467, con il Ghinetti e dal 1476, con il Marchionni; tutte di durata di 5 anni, ma sempre precedute e seguite da operazioni ancora più copiose ed assortite, in conto sociale o in rappresentanza, da entrambi i lati (per quanto la rappresentanza, nel giro di affari delle grandi aziende toscane fosse ormai ridotta a dimensioni irrisorie, come ho potuto accertare dallo studio di decine e decine di complete cifre di affari di aziende grandi, in confronto con quelle medie e minori).

Infine, un'ultima « accomandita » ha per associante la Compagnia di Roma degli eredi di Antonio di Niccolò da Rabatta e Nieri di Ricasoli, che affida il mandato a Giovanni di Bernardo di Gambino Gambini (da non confondere con il Cambini) e Girolamo di Cipriano di Chimenti Sernigi, il cui atto costitutivo è registrato nel febbraio 1482 ed ha avuto una durata di 5 anni. Viene così alla luce il primo dei Sernigi che ha disimpegnato un ruolo di rilievo nelle azioni economiche con il Portogallo, anche affiancandosi al Marchionni, secondo quanto apprendiamo dal Verlinden (11). Non conosciamo che rari particolari operativi di questa associazione; essa era strettamente collegata alle società fiorentine stabilite a Bruges, come del resto si riscontra per tutte le altre combinazioni, che pur hanno il fascio principale dei rapporti tra Lisbona e Firenze. Entrando nel secolo seguente, la presenza fiorentina a Lisbona sembra ancora massiccia, figurandovi un continuatore dei Sernigi (malgrado sia di un altro ramo: è Francesco d'Andrea), la Compagnia di Giovanni di Francesco Morelli e gli eredi di Bartolomeo Marchionni, così nominati dopo il 1523: il che localizzerebbe nelle immediate vicinanze di tale anno l'epoca della morte di Bartolomeo (12).

(11) Ch. Verlinden, *La colonie italienne de Lisbonne*, cit., p. 624.

(12) A queste aziende sono dedicati numerosi conti nel « Libro Grande Verde segnato H » di Piero di Niccolò e Luigi di Giuliano di Piero di Gino Capponi e compagni del Banco, libro conservato nella Sezione Manoscritti della Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze.

Come al solito, i riferimenti alle varie piazze li ritroviamo in carteggi e registri contabili di aziende importanti, anche se non hanno avuto interessi particolari e immediati con Lisbona: ad esempio, assai prodighi di notizie sono i registri compilati a Bruges (per il quarantennio a cavallo dell'anno 1450) dalle società dei Medici, dei Salviati, dei Borromei (questi ultimi, di origine toscana — e precisamente da San Miniato al Tedesco — e che seguivano le tecniche della loro regione ancora alla fine del Quattrocento) e di Piero da Rabatta e Antonio Cambi (13).

Dopo questo richiamo delle fonti e delle aziende, che aventi sede in Lisbona vi hanno esercitato una attività vasta e significativa, passo a considerare il complesso operativo.

In primo luogo, mi occuperò dei metodi che caratterizzano tali complessi operativi. Essi trovano le radici e le espressioni tipiche nella vastità delle dimensioni delle aziende stesse — intese nel senso del numero delle persone proprietarie e dipendenti e del volume dei capitali impiegati, non trascurando il particolare delle fortissime dilatazioni che l'efficiente funzione del credito poteva determinare per esse, più che per quelle di rango minore e meno introdotte —, la quale circostanza subito ci riporta alla entità degli affari: in partite singole di merci — con interventi singoli o in partecipazione (ed i partecipanti erano di Firenze, di Bruges e talvolta di Londra o di qualche altro organismo aziendale stabilito in Spagna) — vengono raggiunte cifre ragguardevoli. Così, ad esempio, un lotto di zucchero di Madera ammonta a 4.500 fiorini d'oro, per la sola quota Cambini-Guidetti; in un trimestre si perviene a totalizzare la somma di 14.000 fiorini nelle cuoia d'Irlanda, di cui Lisbona era divenuta il principale emporio, succedendo a Bruges; la misura degli investimenti è espressiva anche nel terreno dei traffici cambiari (di frequente, di reale portata bancaria), superando i 3.500 fiorini; e similmente nelle esposizioni delle assicurazioni, accentrandosi nelle mani di un solo soggetto un rischio di 1.500 fiorini.

Ho già segnalato che la prevalenza degli affari mercantili avviene in proprio, o tutt'al più nella forma della partecipazione (che è egualmente « in proprio »), al contrario di quanto ha scritto Gino Luzzatto, — per il

(13) Tutti questi registri sono stati trascritti ed illustrati da miei Allievi, per le loro tesi di laurea conservate nell'Istituto di Storia economica dell'Università degli Studi di Firenze.

quale ancora nel '300 il commercio era essenzialmente di commissione —, che è vero soltanto per Venezia, dove agivano quasi esclusivamente piccole aziende. Lo studio della cifra di affari — di cui ho dato un accennno — compiuto per moltissime aziende, di ogni dimensione, mi ha portato alla conclusione che le aziende « grandi » non si dedicavano più al commercio di commissione, se non quando esse dovevano operare in piazze occasionali e di smistamento. Pertanto, il commercio di commissione, oltre che per Venezia, rimane tipico di Genova e delle altre città marittime, le quali preferivano l'agglomerazione aziendale ridotta, che comportava la necessità di appoggiarsi a numerose aziende estranee, anche se facenti capo a membri dello stesso casato.

Il risultato più rilevante del nettissimo predominio del commercio diretto in queste grosse società è stato quello della eliminazione dei costi della intermediazione, mettendo le aziende stesse in condizione di presentarsi sui mercati con costi totali più bassi dei concorrenti e, perciò, maggiormente remunerabili. Altra conseguenza promanante da questa condizione, è quella della possibilità di transigere un maggior numero di merci (e, ripeto, per cospicui volumi); senza dire, che esse riuscirono a conglobare in loro mani — con l'atto principale dello scambio — l'atto della navigazione; noleggiando per intero — a viaggio o a tempo — una o più navi (ed anche avvalendosi delle proprie, quando ne avevano). Questa pratica, ripetuta continuamente, e con l'ausilio dello studio attento del fenomeno composito mercantile e di trasporto, ha consentito di plasmare e modellare l'atto della navigazione alle esigenze, superiori, dell'atto dello scambio: sino al traguardo conseguito negli ultimi anni del '300, di smuovere le tariffe, da quella rigidità che permetteva la circolazione soltanto ai beni ricchi, portandole ad un campo di pronunciata variabilità, con differenziazione dei singoli noli in funzione del valore dei beni: conseguendo, insomma, la struttura moderna delle tariffe di trasporto, che ha aperto il commercio a tutti i beni per qualsiasi volume e su qualsiasi itinerario: il vero e proprio commercio di massa (14).

Questa innovazione — la quale dall'inizio del Quattrocento si diffonderà alle vie terrestri, con risultati che interesseranno i mercati dell'interno

(14) F. Melis, *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medio Evo*; ora ristampato nel volume F. Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Firenze 1984, pp. 3-68, volume VI di questa collana [n.d.c.].

e che permetteranno l'affermazione delle nuove, grandi Fiere di Ginevra e di Lione — acquista un particolare significato per quanto riguarda il commercio imperniato su Lisbona (e con essa è sempre da intendere il vasto retroterra dal Minho all'Algarve), come pure sugli altri paesi prevalentemente esportatori di quello stesso gruppo di merci in partenza e in arrivo nel porto del Tago: cioè, le cuoia; merce povera, che prima di allora si era mossa soltanto per brevi segmenti e per volumi trascurabili, anche perché l'allevamento, che la produce, era diffuso un po' dappertutto. La liberalizzazione degli scambi, permettendo la selezione nella produzione e stimolando quest'ultima in tutti i luoghi più adatti, ne ha determinato un incremento, da cui sono derivati getti mercantili considerevolissimi. Nonostante l'intensità delle correnti mercantili del Portogallo verso i mari italiani già dagli ultimi anni del Trecento (nel 1391 accertiamo la prima nave dell'Iberia atlantica che entra nel Mediterraneo) le cuoia non vi figuravano mai; né quelle di provenienza barbaresca, iberico-mediterranea e tanto meno dal Mare del Nord. Il Portogallo è stato un grande produttore di cuoia: e per fortissimi quantitative noi assistiamo alla accumulazione di colli e colli sulle banchine del porto lisbonese, con attrazione anche di quelle della vicina Spagna, nonostante che debbano ritornare verso Ponente, per andare in Italia (dove Pisa è il più rilevante porto di convergenza, sia per sua funzione di smistamento in un arco italiano di 180°, sia perché alle sue spalle immediate si sta sviluppando l'Arte del concio e della lavorazione di cuoia e pellami in genere). E il mercato di Lisbona si assortisce delle cuoia d'Irlanda, prima del XV secolo sconosciute nel Mediterraneo, per numero di capi e per alti valori, secondo l'accenno dato e sul quale mi permetto di insistere. In un anno, le sole partite di cuoia portoghesi — che venivano da Mondego, da Oporto e dai dintorni di Lisbona — hanno raggiunto un valore complessivo di 28.000 fiorini; non meno rilevante, il gruppo delle cuoia irlandesi e un po' più distanziato quello delle cuoia spagnole: un insieme, di oltre 50.000 fiorini.

Lisbona è divenuta, in quell'epoca — queste cifre sono molto eloquenti —, il più grande emporio di cuoia all'esportazione e quasi tutte prendevano la via del Mediterraneo, sbarcando almeno per il 90 % a Livorno.

Prima di passare all'analisi delle altre mercanzie e delle operazioni cambiobancarie, armatoriali ed assicurative, sottolineerò come questi metodi mercantili accertati per Lisbona, si ripetano ovunque i fiorentini hanno impiantato delle basi solide, concorrendo in maniera decisiva a promuover-

ne lo sviluppo: ed anzi, molto spesso, avendo essi agito fino dai momenti e motivi di origine, ossia, avvertendo la favorevole posizione dei luoghi e le possibilità di cospicua fioritura di combinazioni e di operazioni. Così, in Provenza e in Linguadoca; nella Champagne e, poi, risalendo in Fiandra e in Inghilterra; nella Spagna mediterranea e in Andalusia; in Normandia, sulla quale hanno fatto luce definitiva le opere di Michel Mollat (15) e dove la possanza dell'azione fiorentina, dovuta a più aziende, è stata ora sanzionata dai documenti emersi dagli Archivi di Firenze (16): così, seppure su dimensioni assai minori, in altre regioni della Francia, a Bordeaux, a La Rochelle e a Nantes; similmente, nei grandi porti italiani, compreso quello di Napoli, e in gran parte della Sicilia; infine, all'interno, come a Milano, Bologna e Ferrara. Tutti i capisaldi che Firenze comanda dal centro e che, a un certo momento — a cominciare dal 1440 circa —, prende a dirigere da Ginevra, alle cui Fiere ha impresso una eccezionale vigoria: tanto è vero che, quando le sue compagnie decidono di trasferirsi a Lione — più felicemente ubicata — quelle fiere si sviliscono con straordinaria rapidità, mentre Lione assurge al centro nevralgico di tutta l'economia dell'intero Occidente — specialmente per l'aspetto finanziario —, conservando tale rango fino a quando Firenze ed i suoi uomini vi si applicheranno con tutte le loro risorse ed energie.

L'operazione mercantile, oltre che conseguire un dispiegamento territoriale notevolissimo, viene assunta in mani fiorentine talvolta fino dal momento in cui la produzione licenzia il bene e addirittura intervenendo nella produzione stessa: così, già sapevamo della penetrazione fiorentina nelle principali zone dell'allevamento ovino inglese, per studiarvi la qualità della lana molto prima della tosa e accaparrarsela, stipulando i relativi contratti di compera persino con un anticipo di 3 mesi; similmente, per le operazioni laniere nella regione di Arles, in Provenza, e nelle tre zone salienti della Spagna mediterranea, soprattutto nel Maestrazgo, dove gli esponenti delle loro aziende e gli elementi locali praticavano almeno 160 località, le quali per la prima volta son state rivelate in numero così alto dai carteggi Datini. Analogamente, ecco risalire il corso della merce anche

(15) M. Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Paris 1952; si vedano inoltre i suoi articoli dedicati ai fratelli da Verrazzano.

(16) Ho ritrovato tale documentazione fra i registri dei Gondi e la renderò pubblica prossimamente.

quando essa proviene dalla trasformazione manifatturiera: ho trovato, qualche tempo fa, addentellati dei mercanti fiorentini con l'industria laniera delle Fiandre e del Brabante (17).

Ebbene, anche in Portogallo, i dipendenti di Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni, del Guidetti, del Ghinetti e del Marchionni vanno personalmente a studiare e ad organizzare le compere della seta a Lamego, della grana a Sintra e ad Ulivenza, e via di seguito; tali materie prime, poi, andavano ad alimentare industrie della propria città, seriche o laniere, conservando la proprietà del manufatto che ne scaturiva, fino al mercato del collocamento. Non è chi non veda quali ulteriori vantaggi apporti questo dominio più prolungato dell'atto mercantile, nella formazione dei costi: eliminando una serie nutrita di costi di intermediazione, secondo la constatazione già richiamata.

In Portogallo oltre alla seta, alla grana ed alle cuoia, vi sono degli interventi assolutamente originali, compiuti da tutti quei quattro esponenti: nella « peschiera dei coralli » (il Verlinden ricorda che fin dal 1443 a « Bartolomeo Florentin » ed a Jean Forbin era stato accordato il monopolio di 5 anni per la pesca del corallo) (18); nelle tonnare e nella « peschiera dei muggini » ed anche nella esportazione del sughero, dove, sempre secondo lo scritto più recente, dovuto al Verlinden, un aggruppamento italiano (comprendente Giovanni Guidetti, Domenico Scotti e Marco Lomellino) era affiancato da Pedro Diniz e Martino Lem (19). La peschiera dei coralli, dopo una pausa attorno al 1452, riprende con una notevole intensità e vi partecipano, con Bartolomeo Vanni, la Comp. Cambini di Firenze e la Comp. Pierozzi di Barcellona. Questi affari corallini hanno procurato un buon concorso ai risultati economici: con un utile annuale, in media, di 700 fiorini per ogni partecipante.

Nel secolo della mia osservazione, il naviglio più importante che collegava il Mediterraneo al Mare del Nord — quello genovese — non faceva quasi mai scalo a Lisbona: i carichi fiorentini, pertanto, venivano affidati a marine diverse — oltre che alla propria, che non è stata mai consistente (due o quattro unità del Servizio di Stato, le così dette « galee

(17) F. Melis, *Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra alla fine del '300*, in « Economia e Storia », V (1958), pp. 144 ss., saggio ora ristampato in questo volume.
(18) Ch. Verlinden, *La colonie italienne de Lisbonne*, cit., p. 621.
(19) *Ibidem*, p. 622.

di Ponente » ed una decina della navigazione libera) — e precisamente alle rare navi veneziane che approdavano al Tago e più ancora a quelle basche e catalane; poi anche a quelle settentrionali, fra cui le imbarcazioni normanne. Non sono riuscito finora a spiegarmi come mai la flotta genovese sia rimasta sorda alle richieste di noleggi da parte fiorentina, mentre le accoglieva ripetutamente ed abbondantemente in tutte le altre basi di grande interesse per Firenze, come in Inghilterra, in Fiandra, in Andalusia, in Catalogna e in Provenza, oltre che per il Levante. Tale circostanza ha costituito un fattore, non certo trascurabile, nello sviluppo della marina portoghese: i fiorentini vi ricorrono sempre più intensamente, a partire dall'anno 1391, che ho già richiamato. Le navi portoghesi vengono spessissimo in Italia e gli operatori fiorentini da Lisbona ne comandano — spesso colmandone le stive con i loro carichi — il viaggio da Madera, senza scalo, a Pisa; da Madera in Irlanda o a Bruges; dall'Irlanda in Italia: insomma, in tante prolungate relazioni. Il tipo di nave che appare più sovente è il « baleniere » e poi la « caravella ». Il Guidetti e il Marchionni sono stati proprietari di alcuni balenieri, fra i quali il « Santa Maria Annunziata » e il « Sant'Antonio », che hanno navigato specialmente tra Lisbona, Madera e Livorno. Ma quello che interessa, per lo svolgimento della mercatura, non è la proprietà del naviglio: l'essenziale è che di esso se ne abbia pronta ed esauriente la disponibilità, ovunque se ne manifesti il bisogno. I fiorentini appaiono in felice combinazione con i portoghesi in questo campo, stimolando la moltiplicazione delle singole unità navali, la loro portata e soprattutto l'impiego: così come hanno concorso allo sviluppo di altre marinerie, giacché l'espansione del loro commercio per le vie marittime — i documenti lo stanno ora rivelando chiaramente — è stata realmente di primo piano, tanto da notare, dalla fine del Trecento, nei porti maggiori, una vera e propria gara da parte di genovesi, veneziani, catalani, baschi, provenzali e, poi, portoghesi ad offrire i servizi dei loro navigli alla circolazione delle merci del repertorio fiorentino. La circostanza che Lisbona non fosse frequentata, se non limitatamente, dalle flotte di gran lunga più rilevanti — quella genovese e quella veneziana — ha indubbiamente favorito l'accrescimento della marina locale: in connessione con il fatto, appunto, che vi erano stanziate potenti società commerciali, le quali richiedevano vasti volumi di carico.

Quali sono i beni principali che si traevano da Lisbona (e anche da Oporto, specialmente le cuoia della regione, la seta ed i vini)? A parte il

sale, già affermato da tempo, nella direzione meridionale e in quella settentrionale, le cuoia, la seta, la grana, l'olio e il vino rappresentano le merci di gran lunga prevalenti, avendo esse, sia la destinazione mediterranea, sia quella settentrionale, eccettuati il vino (che va quasi unicamente al nord) e le cuoia, che vengono quasi solamente in Italia (Bruges — con i paesi dell'est che essa serviva — si riforniva dall'Irlanda e dalla Scozia; ma più tardi i portoghesi e gli italiani riuscirono ad introdurvi il cuoiame del Portogallo).

Tutti quei beni sono tra i migliori reperibili nei mercati significativi: ad esempio, la grana di Sintra e di località più interne è quotata a Londra in misura nettamente superiore a tutte le altre: raggiunge, infatti, il valore di 48 lire alla carica, di contro a 40, di quella di Valenza; 32, di quella andalusa; 18, di quella barbaresca. Anche le cuoia ed altre pelli sono tra le più ricchi che si riscontrano nel dovizioso mercato di Pisa. I vini si diffondono sempre di più in Inghilterra e nelle Fiandre; l'olio domina in quegli stessi luoghi e, dall'altro lato, negli empori del Medio Oriente.

Una grande porzione delle merci in uscita da Lisbona spetta al pesce conservato, fra cui sardine « aringhate » e « in salamoia », oltre al tonno: prodotti, questi, già emersi, riferendo degli interessi dei « nostri » mercanti negli stessi fenomeni di produzione.

Con l'avanzare del tempo, aumentano il numero di schiavi e i quantitativi di oro, che fanno capo a Lisbona e da dove riprendono il mare: evidentemente, in dipendenza della avanzata portoghese in Africa. All'esportazione compare qualche volta la lana, fra la quale quella « caprina »; mentre il grano figura nei due sensi, piuttosto raramente, però (l'Italia lo riceve, ed in un'occasione ne spedisce per ben 3.318 fiorini, facendolo imbarcare nei porticcioli della Toscana meridionale: a Talamone, Porto Ercole e « alla Tagliata » ossia a Ansedonia).

Nonostante che non sia di produzione locale, ha un grande risalto nel commercio di esportazione da Lisbona lo zucchero di Madera, che talvolta raggiunge i destinatari senza toccare il Portogallo: come fanno spesso il Guidetti, o il Marchionni, mandandone dei forti carichi direttamente da Madera a Pisa, Genova e Venezia (addirittura senza scalo, nella prima mèta). Con tappa a Lisbona, lo stesso bene si diffonde in tutte le regioni comprese fra l'Irlanda e il Brabante (anche in Normandia e Bretagna, ovviamente), con la prosecuzione nella « area germanica », secondo la funzione cui assolve Bruges, di nesso economico tra la medesima e l'« area

romanica », di cui io ho dato un'ampia illustrazione in una recente conferenza alla Reale Accademia fiamminga delle Scienze del Belgio (20).

Sotto la combinata azione delle società fiorentine che stanno in patria e di quelle nelle Fiandre, nell'Inghilterra e nella Spagna, le « nostre » società di Lisbona si occupano del collocamento di quattro correnti di beni piuttosto nutrite:

a) prodotti tessili: della lana, la cui lavorazione ancora non è spenta a Firenze, e della seta, tanto da Firenze (velluti e pianete), quanto da Lucca (broccati, damaschi) e da Bologna (taffettà); seguono i fustagni di Milano e di Cremona; mentre dal nord provengono le tele, sia dell'Olanda, sia della Champagne, che vengono imbarcate a L'Ecluse o a Harfleur o Le Havre (ma anche a Dieppe);

b) manufatti diversi, fra i quali spiccano le armi (comprese le spade di Villa Basilica e delle vallate lombarde), vasellame e coltellineria; poi le ottime carte delle Marche (da Fabriano e Pioraco) e soprattutto di Colle di Val d'Elsa (Siena);

c) espressioni artistiche, quali miniature di messali e di altri codici, tavole dipinte, cassapanche, mobilio pregiato; in più, i così detti « tolomei », realizzati, appunto, da pittori fiorentini e di cui dirò con qualche precisazione;

d) libri di qualsiasi materia, che provenivano dalle grandi « centrali » di Firenze e di Venezia, ma anche da Bologna (i « libri di legge di Bartolo » da Sassoferrato, le « opere dell'Arcivescovo Antonio » — non ancora santificato, perché era morto da un anno appena —, bibbie, « libri in ebraico », da Roma, « libri di grammatica », ecc.).

Non starò a commentare le merci dei primi gruppi, i cui caratteri e la cui circolazione sono abbastanza conosciute: darò qualche delucidazione sugli ultimi due, che sono i più originali.

Fra la Toscana, Venezia e un po' tutta l'Italia si aveva una forte corrente culturale verso il Portogallo. In questa sfera e in quella artistica —

(20) La copiosissima documentazione degli Archivi e Biblioteche toscane di cui ha fatto menzione in questa comunicazione verrà utilizzata estesamente, unitamente alla prof. Virginia Rau, in uno studio sulla Storia economica del Portogallo dei secoli XIV-XVI: [la prof. Rau sarebbe deceduta nel 1973, lo stesso anno della scomparsa del prof. Melis: *n.d.c.*].

allo stesso tempo — rientrano i « tolomei », la cui presenza a Lisbona, nell'epoca, è densa di significato. Anzitutto, notiamo che in quell'ambiente era penetrata la cartografia italiana e, poi, che essa, non a caso, proveniva da Firenze: quivi, infatti, la Scuola di Paolo dal Pozzo Toscanelli era altamente affermata ed ha perciò esercitato la sua influenza nella realizzazione di queste « tavole di Tolomeo ». Ecco, dunque, la via seguita dalla « idea » toscanelliana nella sua concreta trasmissione e diffusione in Portogallo: sì che può supporsi che Cristoforo Colombo abbia conosciuto tali concezioni, non attraverso la corrispondenza con il Toscanelli (dai più messa dubbio), ma frequentando le aziende fiorentine che avevano sede in Lisbona e il mondo di studio di tale città, ove le carte in questione sembrano essere state ambite.

Ne conosciamo anche gli autori: i « dipintori » Giovanni del maestro Antonio e Piero del Massaio. Ad essi o ad uno di loro sono dedicati quattro pagamenti, il cui totale — di fiorini 68 — deve rappresentare il costo complessivo di quello che è detto « uno libro delle tavole di Tolomeo », commesso alla Compagnia Cambini dal vescovo di Algarve, Alvero Alfonso, che a Firenze faceva parte della corte del famoso « Cardinale del Portogallo » (Iacopo di Lusitania). Gli anni di esecuzione sono il 1461 e 1462 (il Toscanelli, come è noto, morì nel 1482).

Tutti i fiorentini di Lisbona — e massimamente il Marchionni e il Guidetti — hanno disimpegnato un ruolo rilevante ed ancora una volta originale: nel terreno cambio-bancario, innestando il mercato finanziario lisbonese sul grande ceppo di Firenze e attraverso di questo su tutte le maggiori piazze bancarie dell'epoca — fra cui, precipuamente, Venezia, Milano, Bologna, Roma, Genova, Barcellona, Bruges, Parigi e Londra — e nelle Fiere di Ginevra e fin dal 1465 con quelle di Lione (dove intanto agisce contemporaneamente la ginevrina compagnia di Guglielmo de' Pazzi e Francesco Nasi): oltre al giro cambiario, reale o apparente (in questo ultimo caso, con la funzione creditizia, quale è stata riconosciuta e studiata fin dagli ultimi anni del XIV secolo dal de Roover), con aperture di credito in Lisbona e da Lisbona all'estero e infine con un nutrito servizio di cassa che Lisbona, mediante questi esponenti, ha affidato ai Cambini di Firenze, da cui l'irradiazione un po' dovunque. La Società Cambini è la grande banca portoghese che agisce in Italia e in Portogallo: una banca pienamente snella e di larghissime capacità. Molto interessanti le aperture di credito che da Lisbona vengono disposte su Firenze, affinché agiscano a

Bologna, a Pisa, a Perugia, a Siena e a Firenze stessa, per favorire i numerosi studenti che frequentano gli Atenei di quelle città: ed ogni operazione ci appare sempre comandata con l'ordine scritto a distanza e su piazza.

Allorché il Cardinale Iacopo di Portogallo soggiornò a Firenze, la Banca Cambini fu naturalmente a sua disposizione e continuò ad esserlo, dopo la sua morte, quando essa si assunse il compito di seguire, dal lato finanziario (ed anche un po' oltre di esso), la costruzione della Cappella celeberrima in San Miniato al Monte: i quaderni di cassa e le ricordanze fanno rivivere Luca della Robbia, Antonio e Piero del Pollaiolo, Antonio e Bernardo Rossellino e Residerio da Settignano (del cui intervento non avevamo avuto finora notizia), con molti collaboratori minori e seguendo ogni lavoro, con l'afflusso del materiale più svariato.

Infine, un carattere che vediamo nettamente impresso in tutte le aziende attive nei caposaldi commerciali, che ho via via enumerato: la funzione assicurativa, disimpegnata con ampie esposizioni e ripetutamente, potendosi avvalere, quelle aziende, come nessun'altra, della base indispensabile della valutazione del rischio, mediante la rete informativa efficientissima attorno alle situazioni, ai mezzi, e ai servigi disimpegnati. Chi ha bisogno di assicurarsi, in Lisbona, deve far capo a quelle aziende, le quali, con estrema disinvoltura e rapidità, fanno leva sui centri assicurativi interessati caso per caso, anche trattandosi di itinerari che non lambiscono il Portogallo. E che la valutazione del rischio sia stata attenta ed oculata, lo riprova la pronunciata variabilità dei premi, su ogni percorso e nei vari momenti.

Mi sembra di poter concludere che queste carte rivelano una Lisbona che è qualche cosa di più di una piazza atlantica (nel senso che spazia sull'Atlantico): essa è una piazza che svolge una funzione sua peculiare. Una volta gravitava in gran parte su Bruges, cui facevano capo le relazioni con l'Inghilterra e l'Irlanda, per dire delle più rilevanti: ebbene, almeno della metà del XV secolo, la possente attrazione esercitata dalle case commerciali di Lisbona fa abbandonare quell'annodo, convogliando le correnti direttamente su Lisbona, da cui avverrà poi lo smistamento nell'ampia superficie mediterranea. Anche quando talune merci della Penisola devono raggiungere i paesi dell'est, esse vanno a prendere il mare a Lisbona: così avviene persino della seta di Malaga e di Almeria; così, delle cuoia dell'Estremadura; così di altri beni spagnoli, che avrebbero potuto

continuare — come nel passato — a dirigersi agli sbocchi di Siviglia, Cadice, Malaga ed Almeria.

In un certo senso la funzione di Lisbona ha concorso allo svilimento di quella di Bruges: se non altro, per il fascio dei traffici che dall'Irlanda e in qualche misura dall'Inghilterra transitavano una volta sempre per Bruges, prima di scendere a sud. Per quanto concerne i particolari dell'intervento fiorentino, un elemento sovrasta chiaramente: ed è il cospicuo impulso dato alla marina portoghese, giacché le operazioni mercantili — frequenti e voluminose e di lungo dispiegamento territoriale — hanno insistentemente chiesto ausilio ad essa, portandone le varie unità anche molto addentro nel Mediterraneo (e talvolta il carico loro era integralmente fiorentino e in altre occasioni addirittura esse venivano noleggiate in convogli di tre e più unità): in sostanza, è quel che abbiamo constatato per la marina basca, con la differenza che questa agiva lontano dal suo paese, mentre quella portoghese fa prevalentemente capo a Lisbona.

Aggiungerei che il quadro marittimo e marinaro è completato dal sussidio cartografico, verosimilmente molto efficiente, giacché proveniva, sia dalla specifica Scuola del Toscanelli, sia dalla generica serie di dati — abbondanti ed aggiornati — che le società commerciali traevano da ogni luogo e si ritrasmettevano, attraverso il dovizioso carteggio che ha costituito l'arma formidabile e decisiva per lo studio degli avvenimenti e perciò per predisporre le operazioni e guidarle e sostenerle.

Infine, una constatazione, che mi è sembrata fra le più suggestive e che d'altronde era da attendersi, dato il livello culturale dell'Italia, segnatamente di quella centro-settentrionale: alludo ai consistenti strumenti e relazioni di studio, che si incanalano attraverso Firenze e Lisbona: da Firenze ecco composizioni letterarie di ogni genere; dal Portogallo i giovani che andavano a formarsi nelle Università a Firenze e in quelle di breve raggio attorno ad essa.

Così fiorentini (italiani) e portoghesi hanno recitato molto vicini, combinando le risorse e le forze loro, il loro ruolo nel cammino della civiltà economica e generale del XV secolo, ma con radici trecentesche e con ultriori sviluppi cinquecenteschi.

II

SUL FINANZIAMENTO DEGLI ALLIEVI PORTOGHESI DEL REAL COLEGIO DE ESPAÑA DI BOLOGNA NEL XV SECOLO

Nel basso Medioevo, il movimento della ricchezza da luogo a luogo, mediante lo strumento appositamente congegnato — la *lettera di cambio* —, ha interessato tutte le sfere del mondo civile: non soltanto per servire la causa degli affari mercantili (la riscossione o il pagamento a distanza di partite di merci) o quella di ordine bancario, mascherando dei prestiti (1); ma per disimpegnare, altresì, qualsiasi esigenza non strettamente affaristica.

Sui primi aspetti e motivi dell'operazione cambiaria si sono impegnati molti storici e la loro opera continua, essendo vastissimo il problema e incommensurabile la documentazione idonea, essenzialmente consistente nelle lettere di cambio e nelle ben più numerose registrazioni contabili, nelle quali simili operazioni hanno lasciato l'impronta (2).

(1) Sull'impiego della lettera di cambio quale strumento di credito ed in genere su questo titolo, cfr. R. DE ROOVER, *L'Évolution de la Lettre de Change, XIVe-XVIIIe siècles*, Parigi 1953.

(2) Le lettere di cambio, come tutti i documenti affidati a piccoli fogli volanti, sono sopravissute in numero irrisorio, se si eccettua la collezione dell'ARCHIVIO DATINI DI PRATO, comprendente oltre 5.000 unità (sono state riprodotte negli elementi essenziali ed illustrate nella tesi di laurea: M. G. FRONZONI, *Un'indagine organica sulle cinque migliaia di lettere di cambio dell'Arch. Datini di Prato (con riproduzione degli elementi salienti di ciascun titolo, 1376-1411)*, Università di Firenze, 1967). Un'altra serie considerevole, ma riguardante gli ultimi decenni del secolo XVI, si trova nell'Archivio del mercante Simón Ruiz di Medina del Campo, oggi riunito nell'ARCHIVIO HISTÓRICO PROVINCIAL Y UNIVERSITARIO DI VALLADOLID; cfr.: H. LAPEYRE, *El Archivio de Simón y Cosme Ruiz*, in « Moneda y Crédito, Revista de Economía », n. 25, 1948, pp. 3-13; *Los origenes del endoso de letras de cambio en España*, in « Moneda y Crédito, Revista de Economía », n. 52, 1955, pp. 3-19; F. MELIS, *Di alcune girate cambiarie dell'inizio del Cinquecento rinvenute a Firenze*, in « Moneta e Credito », n. 21, 1953, pp. 96-120. Lo storico, non potendo, ovviamente, pretendere di avvalersi sempre della fonte immediata, deve individuare fonti di ripiego o, meglio, surrogative: per i temi cambiari egli sarà egualmente soddisfatto dalle registrazioni contabili compiute per tutte le vicende della lettera di cambio, dalla sua emissione al pagamento, effettuato, quest'ultimo, direttamente al beneficiario o ad un giratario (la girata è entrata in giuoco — quale ultimo istituto parziale del composito istituto cambiario — almeno dal 1410).

Nulla, però, finora è stato scritto sui trasferimenti di fondi a vantaggio di tutti coloro che, per ragioni diverse dalle predette, ne avessero richiesto la utilizzazione là dove se ne fosse presentata la necessità. Forse il silenzio su questi temi si deve attribuire al fatto che le tecniche cambiarie erano le medesime di quelle suscitate dalle operazioni mercantili e bancarie; ma di ogni istituto lo storico deve indagare e cogliere tutti i possibili terreni di sua applicazione e validità.

Nelle mie ricerche nei minuziosi e penetranti libri contabili delle grandi società fiorentine — « grandi », per i capitali investiti e le persone impegnate, come pure per l'ampiezza e assortimento del loro raggio di azione — ho avuto la fortuna di riconoscere i servizi del genere espletati per gli uomini di studio, che dovevano girare il mondo per le loro peculiari esigenze, a cominciare dal gradino di « studente universitario » o dei *collegia* di primo piano.

Sono stato, così, in grado di appurare in quale modo avveniva il finanziamento di alcuni « istudianti » e « scienziati » portoghesi che si trasferivano in Italia, per frequentare i corsi delle Università di Pisa, Siena, Perugia e Bologna; e, relativamente a quest'ultima, inserendosi — è da ritenere — nel Collegio di San Clemente, che, seppure di recente fondazione, era già reputato (3).

Per queste persone, in virtù della efficientissima rete cambio-bancaria stabilita dalle società fiorentine, era facile spostarsi ovunque, sempre trovando ovunque la somma di danaro loro occorrente: con una disinvoltura e snellezza che non hanno nulla da invidiare ai meccanismi odierni.

La descrizione di siffatte procedure, cui mi dedico, è da ritenersi valida anche per i giovani di provenienza spagnola, per lo stesso loro Collegio e per altri « Studi »: la mia contingente localizzazione su quelli del Portogallo è dovuta alla circostanza che la documentazione onde ho beneficiato offre aperture su tale Paese, mentre in merito alla Spagna, soltanto su Barcellona e Valenza, da dove, in quell'epoca, non vi furono studenti avviati in Italia rientranti nell'àmbito del mio osservatorio.

(3) Sui collegiali portoghesi, cfr. D. A. DE SOUSA COSTA, *Portugueses no Colégio de S. Clemente de Bolonha durante o século XV*, nella Collana di Pubblicazioni del Real Colegio de España di Bologna. La mia indagine si riferisce, invece, alla seconda metà di detto secolo, per la quale soltanto dispongo della documentazione opportuna. Su tutti gli studenti portoghesi che figurano nei testi Cambini (di cui alla nota seguente) sta predisponendo uno studio la Prof. V. RAU dell'Università di Lisbona).

Questo meccanismo finanziario si appoggia su due perni solidissimi: uno, impiantato in Firenze, costituito dalla Compagnia di Francesco e Bernardo di Niccolò Cambini (4); l'altro, in Lisbona, identificantesi con le aziende che colà la rappresentavano, quelle di Piero di Giuliano Ghinetti, Giovanni di Bernardo Guidetti e, specialmente, del celebre Bartolomeo di Domenico Marchionni (5). Queste ultime aziende — che erano state precedute da un'altra, pure fiorentina, di Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni (6) — assolvevano in Lisbona al rango di grande banca internazionale, che, in grossi fasci, incanalava le sue operazioni sulla società Cambini, dalla quale si irradiavano i dispositivi di pagamento e di accreditamento in tutte le principali piazze italiane e, inoltre, in quelle preminenti all'estero: Ginevra, per le sue Fiere allora in auge, e, poi, Lione, quando la soppianterà in tale ruolo, e Bruges (in seguito superata da Anversa), per la sua funzione di

(4) Le aziende di questo Casato fiorentino erano sconosciute fino a qualche anno fa: eppure di esse sono sopravvissuti 82 registri, custoditi nel Fondo *Estranei*, dell'ARCHIVIO DELLO SPEDALE DEGLI INNOCENTI DI FIRENZE (ASpI, FI), nn. 217-298, che coprono l'intervallo 1444-1482; ma i libri mastri — di gran lunga più doviziosi e che sono 15 — si riferiscono agli anni 1451-1482, con alcuni vuoti, uno dei quali supera i 5 anni (dal 25 marzo 1453 al 31 dicembre 1458). A Francesco è stato prima associato Carlo (morto attorno il 1461) e poi Bernardo. Dall'ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Tratte*, n. 39, *Libro delle età*, ho appreso che Francesco era nato nel 1421, Carlo nel 1426 e Bernardo nel 1427; Francesco morì nel 1481 e Bernardo ha superato il periodo di questa documentazione, che si chiude nel medesimo anno. Nel Catasto della Repubblica di Firenze, dell'anno 1469 (ARCHIVIO DI STATO, *Catasto*, n. 923, c. 634), i Cambini hanno dichiarato di fare « uno traffico in Firenze e Roma »: nella prima città avevano la sede principale ed a Roma una filiale, che sembra abbia assunto più avanti l'autonomia di compagnia, ma rimanendo sempre collegata all'altra, nella maniera, ormai usuale, del « sistema di aziende ». Questi documenti consentono le più vaste angolazioni su molti mercati rilevanti ed hanno una importanza di primissimo piano per quella concernente il Portogallo, come apparirà da questa esposizione.

(5) Dopo avere accennato ad alcuni elementi dell'attività di queste aziende fiorentine nel Congresso internazionale di Storia delle scoperte (Lisbona, 1960), ne ho offerto una prima, sommaria rappresentazione, con la relazione al Congresso di Colonia, 1967: *Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel XV secolo*: ora ristampato in questo volume, pp. 1-18 [n.d.c]; nello stesso vol. di Atti, cfr., inoltre: V. RAU, *Privilégios e legislação portuguesa referentes a mercadores estrangeiros (século XV e XVI)*, pp. 15-30. Di alcuni di essi, aveva trattato precedentemente: CH. VERLINDEN, *La colonie italienne de Lisbonne et le developpement de l'économie metropolitaine et coloniale portugaise*, in « Studi di onore di A. Sapori », Milano 1957, vol. I, pp. 515-628.

(6) F. MELIS, *Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel XV secolo*, cit., p. 58.

nesso economico fra le aree romanica e germanica (7). Analogamente, si verificava per le operazioni in senso inverso, che, arrivate al perno lisbonese, avevano modo di ramificarsi in tutto il Portogallo — anche con intervento di aziende locali — e nei luoghi e nazioni verso cui quel paese annodava sempre più consistentemente le sue relazioni economiche: così, la Barberia, la Spagna, l'Irlanda, la Scozia, l'Inghilterra e la stessa Fiandra (la quale, pertanto, era raggiungibile dalla via fiorentina e da quella lisbonese, come, d'altronde, avveniva per la Spagna, e, più esattamente, la Catalogna e l'Andalusia).

Talvolta il perno italiano era costituito alla filiale romana della stessa Compagnia Cambini: fra i quali nuclei aziendali intercedeva un fitto e agile rapporto di conto corrente; e ciò, specialmente quando a soggetto delle operazioni si trovavano dei prelati e, più ancora, se vi era interessata la Corte Pontificia. Ma il ricorso a Roma poteva dipendere anche da ragioni « tecniche »: a seconda della maggiore disponibilità — effettiva o potenziale (8) — che le aziende di Lisbona avevano nelle due sedi dei Cambini. Oltre alle leve consistenti nelle lettere di cambio — lettere altamente specializzate, essendo lo strumento specifico di estrinsecazione dell'atto cambiario — era ormai largamente operante, su piazza ed a distanza, qualsiasi ordine scritto, contenuto nelle lettere comuni (per l'apertura di un credito o per il « giro-conto ») o in una ulteriore lettera specializzata, l'assegno bancario, o *chèque*; tutto ciò, sicuramente accertato ed ampiamente diffuso nell'àmbito delle grosse società fiorentine e toscane in genere (9).

(7) Tra le piazze commerciali in subordinazione a quella di Bruges rientravano quelle di Londra e Parigi, almeno nel periodo 1380-1470.

(8) Dai conti esistenti nei mastri Cambini delle quattro aziende fiorentine sedenti in Lisbona — di cui al testo che gravita sulle note 5 e 6 — possiamo accertare le disponibilità che esse avevano presso la Società Cambini di Firenze, realmente esistenti (per saldi attivi, cioè, a loro favore) o « allo scoperto », nel senso che i Cambini accordavano loro credito (fino a superare la cospicua somma di 5.000 fiorini). Non volendo o non potendo abusare di scoperti e tenendo conto delle derivazioni che avevano in programma, esse si appoggiavano talvolta alla filiale romana.

(9) Nel Quattrocento, si era ormai pienamente affermato l'*ordine scritto*, quale mezzo introdotto dalle aziende per disporre qualsiasi operazione, in luogo dell'ordine verbale, che invece era richiesto ancora agli sportelli dei banchieri di Venezia e di Genova. Tra i risultati più rilevanti di questi dispositivi scritti vi è, appunto, lo *chèque*, di cui ho rinvenuto ben quattro esemplari fin dal 1374 (spiccati su una società bancaria di Pisa) e confermati da alcune centinaia, inquadrantisi nel 1399-1400, emessi sulla Compagnia del Banco, che il mercante pratese Francesco

Mi dedico adesso ai casi concreti: mostrando le articolazioni di questo « meccanismo » finanziario composito, per alcuni « istudianti » che hanno raggiunto direttamente Bologna o che vi si sono trasferiti dopo aver frequentato altri centri universitari.

Una delle espressioni più semplici è questa, riguardante il Canonico di Coimbra, Piero di Mendoza, i rapporti con il quale si sono esauriti nel breve conto che sotto riproduco (10):

3] Messere Piero di Mendoza, Chanonicchо di cChuinbra, istudiante in Bolongnia, de' dare, a dì 19 di febraio 1473, f. vemti di chamera; portò cchomtanti, in f. 19 larghi lire 3 piccoli; a Uscita, c. 132,

f. 19 s. 11 d. 4

4] E, a dì 31 di marzo, f. cimquamtatre s. 6 d. 8 camera; posto Zanchini di Bolongna debbino avere, in questo, a c. 69: sono per tanti paghorono a Diegho di Lucierna portoghese, per nome di detto messer Piero,

f. 53 s. 1 d. 2

(Somma) f. 72.12.6

1] Messere Piero di Mendoza, cChanonicchо di cChuibra, istudiante in Bologna, de' avere, a dì 18 di febraio (1473) (11), f. cimquamta di camera; posto Bartolomeo Marcchionni di Lisbona debbi dare, in questo, c. 101: sono per tanti che 'l detto ne trasse a' nostri di Roma, nel detto, per sua di chambio de' dì 8 di diciembre passato,

f. 49 s. 10 —

2] E, a dì 18 detto, f. vemtitre s. 6 d. 8 camera; posto Bartolomeo Marchionni di Lisbona dare, in questo, a c. 101; sono per tamti cche 'l detto ne trasse a' nostri di Roma, per sua di chanbio de' dì 24 di novembre passato, nel detto,

f. 23 s. 2 d 6

(Somma) f. 72.12.6 (12).

Datini aveva in Firenze; numerosi altri saggi sono attestati dalle contabilità del sec. XV e posteriori, secondo le possibilità offerte dalle registrazioni contabili e le quali ho sottolineato nella nota 2.

(10) Al principio di ogni singola scrittura di conto — che aveva ed ha tutt'ora nome di « partita » o « posta » — ho collocato un numero in parentesi, affinché emerga l'ordine cronologico delle operazioni e mediante il quale potrò riallacciare meglio le medesime alla mia illustrazione.

(11) Le aggiunte in parentesi servono di chiarimento o di integrazione dei testi. Devo avvertire che a Firenze la datazione seguiva lo stile *ab Incarnatione*: sì che le date comprese tra il 1° gennaio e il 24 marzo devono essere maggiorate di 1 anno, come in questo caso.

(12) ASpI, FI, *Estranei*, n. 259, *Libro grande bianco segnato EE*, Comp. di Francesco e Bernardo Cambini, c. 100.

Secondo le partite *1* e *2*, nello stesso giorno 18 febbraio 1474, la Società Cambini di Firenze ha ricevuto dalla consorella romana gli ordini di aprire due crediti — per un totale di fiorini 72, soldi 12 e denari 6 — a Piero di Mendoza, alla stregua di due lettere di cambio che su di essa aveva tratto Bartolomeo Marchionni di Lisbona: e, pertanto, viene acceso il conto al Canonico portoghese, per quanto « deve avere », ossia per il credito messo a sua disposizione con tali « lettere », dell'8 dicembre e 24 novembre 1473. I Cambini di Firenze regolano direttamente il rapporto con il Marchionni: come risulta dai richiami della ubicazione del conto a quest'ultimo dedicato, nello stesso mastro, a carta 101 (13).

Il giorno dopo, il Canonico, evidentemente di passaggio a Firenze, riscuote in contanti — lo precisa la posta *3* dell'antitetica sezione del conto: quella del « dare » — f. 19 s. 11 d. 4: facendosi trasferire la differenza a Bologna, dove i Cambini, stando alla posta *4*, hanno per corrispondente la Compagnia di Guido e Rinaldo Zanchini.

E il 31 marzo, « messere Piero » utilizza totalmente il credito, avvalendosi di un altro portoghese, il quale avrà agito da semplice mandatario (e in tale evenienza sarà stato investito nel compito da un titolo del tipo dei « mandati di riscossione », già introdotti da tempo), oppure avrà agito in proprio, essendo divenuto creditore di Piero (ed allora sarà intervenuta una girata, il quale strumento pure ricorreva da tempo) (14).

Quel Piero potrebbe identificarsi con quel *Mendoça*, che incontriamo, a partire dal 1467, nel « Libro I delle Ammissioni » del Real Colegio de

(13) È bene che io richiami le persone che intervengono nell'operazione di cambio, cui la *lettera di cambio* dava esecuzione. Colui che doveva effettuare la rimessa di fondi, ne « dava » la valuta corrispondente nella sua piazza, ad un banchiere della stessa piazza che la « prendeva »: da cui i nomi rispettivi di *datore* e *prenditore* (quest'ultimo termine, invece, oggi è impiegato a designare il beneficiario); il prenditore emetteva la lettera di cambio, ingiungendo ad una terza persona, nella piazza forestiera, di pagare (e prendeva il nome di *trattario*) a favore di un quarto (il *beneficiario*), indicato dal datore. Nelle operazioni che io ho cominciato a presentare, i Cambini agiscono quasi sempre da trattari; le aziende fiorentine di Lisbona, da prenditori (o *traenti*); gli studenti, da beneficiari; quanto al datore, si trattava di una istituzione o di una persona del Portogallo, che non è mai ricordata, tranne un caso, di cui più avanti.

(14) Questo ultimo portoghese, « Diego di Lucerna », potrebbe anche essere quell'*Iacopo de Luzena*, il quale figura dal 1471, nel *Liber I Admissionum*, che ho potuto consultare nell'Archivio del Real Colegio de España, Bologna.

España di Bologna, ove una volta è detto appartenere alla Diocesi « egitaniensis » e altra « portugalensis » (15).

Come vedesi, i metodi applicati emergono chiaramente e si rivelano agili e pronti: pienamente degni della qualifica di « modernità », che da tempo ho ritenuto di attribuire alle attività bancarie delle società commerciali fiorentine, almeno per il periodo in cui l'economia della città aveva raggiunto il massimo splendore, vale a dire, dal XIV secolo alla metà del XVI.

Mi piace ora di rappresentare una serie di rapporti del genere più nutrita, anche se non riferentesi alla sede di studio di Bologna. Il giovane di cui mi occuperò, Giovanni di Mello, aveva iniziato gli studi a Perugia, trasferendosi, poi, a Siena, da dove entra in contatto con « maestro Piero di Susa », che nell'epoca era collegiale a Bologna. Questo conto si svolge in due libri mastri successivi, in ciascuno dei quali, su due settori: e così, frazionatamente, lo offrirò al lettore intercalando il commento.

Esso comincia, secondo il solito, con l'« avere » (posta *1*): ossia, con l'apertura di credito determinata dall'ordine emessa da un'altra potente società fiorentina di Lisbona, quella di Giovanni Guidetti; ed è svolto con un duplice ordine di valori: nella colonna esterna, nella moneta della piazza fiorentina e, all'interno, nella moneta perugina (ducati di camera):

1] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo de' avere, a dì 20 d'aghosto (1466), duc. cientocinquanta di camera: sono per tanti gli faciano buoni per Giovanni Ghuidetti di Lisbona, chome scrisse in questo, a' nostri magiori, e' quali dise gli dava per nome . . .; posto Giovanni Ghuidetti debbi dare, in questo, c. 182,

(Somma) duc. 150 — f. 183 s. 10 (16).

2] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo de' dare, a dì 4 di settenbre (1466), duc. venticinque di camera: sono per tanti gliene faciemmo paghare in Perugia, più giorni fa, dall'erede di Fumagiuolo Baccioli e conpagni, di che mandorono quitanza ; posto 'rede di Fumagiuolo debbino avere, in questo, c. 20,

duc. 25 — f. 30 s. 5 —

3]E, a dì 9 di settembre, duc. cientoventicinque di camera: sono per

(15) Cfr. Archivio del Real Colegio de España, Bologna, *Liber I Admissionum*, cc. 51, 57.

(16) ASpi, Fl, *Estranei*, n. 251, *Libro grande giallo segn. S*, Comp. di Francesco e Bernardo Cambini, c. 184.

tanti avisorano i Bacioli di Perugia, per loro lettera, de' dì primo di questo, avergli paghato per resto di duc. 150 di camera; posto i Baccioli di Perugia debbino avere, in questo, c. 20,

duc. 125 — f. 151 s. 5 —

4] E, a dì detto, f. due; posto avanzi di bancho debbino avere, in questo, c. 186: sono che tanto s'avanza a questo chonto,

duc. — — f. 2 s. —

(Somma) duc. 150 — f. 183 (.10).

Nell'antistante sezione del conto (il « dare ») notiamo che, dopo 15 giorni, lo studente utilizza il credito in due riprese — partite *2* e, poi, *3* —, rivolgendosi al corrispondente perugino dei Cambini, la Compagnia di Fumaggiolo Baccioli (il cui titolare era morto, sì che l'azienda s'intitola al suo « erede »). Tutta la disponibilità (di duc. 150) viene esaurita, ma in base ad un cambio in fiorini più favorevole alla Società Cambini, la quale, infatti, aveva tradotto in fiorini il suo debito sorto in ducati secondo il corso del cambio del momento — f. 183 e s. 10 (partita *1*) — mentre alla estinzione esso è risultato di f. 181 e s. 10 (le poste *2, 3* sommate): questo utile è stato registrato a pareggio della colonna « dare » dei valori in fiorini (l'altra dei ducati era già bilanciata) e correlativamente riportato nel conto dei profitti, denominato « avanzi di banco ». Questo è uno degli utili che spettavano ai cambiatori in simili operazioni: ve ne era un altro — annidato nel prezzo della divisa estera al momento della emissione — costituito da un interesse (utile sicuro), che si sarebbe sommato algebricamente ad una oscillazione di cambio, che poteva anche risultare negativa, alla conclusione dell'operazione nella sede lisbonese.

Questo primo frammento del conto è esaurito; nello stesso registro riprende un poco più avanti, ma nascendo con la sezione « dare » (posta 5), perché l'azienda Cambini ha accettato di effettuare un pagamento ordinato dal Mello in Firenze, per la compera di un panno a vantaggio di un altro portoghese: evidentemente, i Cambini accordavano la massima fiducia a

tutti quanti venissero loro presentati da corrispondenti di rilievo, quali il Guidetti. Ecco questo conto nella sua interezza:

5] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo, studente in Siena, de' dare, a dì 13 d'ottobre (1466), duc. tredici di camera: sono per chosto di braccia 11 di panno paghonazo togliemo per lui e chonsegnamo qui, per lui, a messer Valascho Ferandi di Portoghallo, chome apare a Ricordanze, c. 209; posto panni a ttaglio di nostra ragione debbino avere, in questo, c. 197,

duc. 13 — f. 15 s. 13 d. 4

6] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo, de' avere; posto debbi dare, a Libro verde segnato T, c. 59,

duc. 13 — f. 15 s. 13 d. 4 (17).

Alla chiusura del periodo amministrativo — il 31 dicembre 1466 —, il debito di Giovanni (che nel frattempo si era trasferito a Siena), essendo ancora inestinto, viene registrato nell'antistante sezione, con la partita 6, e rinviato al mastro successivo (rilegato in verde e contraddistinto dalla lettera T): partita, che, con il mio n. 7, ha dato inizio al conto di cui appresso:

7] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo de' dare f. 15 s. 13 d. 4 a oro, levati da Libro giallo segnato S, c. 208,

duc. 13 — f. 15 s. 13 d. 4

9] E, a dì 12 di febraio (1467), duc. trentasette di camera, fatti buoni per lui a Nello Cinughi e Bonaventura Cholonbini e conpagni di Siena; posto i Cinughi e Cholonbini debbino avere, in questo, c. 81,

duc. 37 — f. 44 s. 11 d. 8

11] E, a dì 9 di magio, duc. tredici, di bolognini 14; posto Ghui-

8] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo de' avere, a dì 12 febraio (1467), duc. cinquanta di camera, fàciegli buoni per Giovanni Ghuidetti di Lisbona, per tanti cie ne trasse nel detto messer Giovanni di Mello, per sua di chanbio, de' dì 15 di diciembre passato, ci à paghare a ssuo piaciere; posto Giovanni Ghudetti debbi dare, in questo c. 76,

duc. 50 — f. 61 s. —

10] E, a dì 9 di magio, duc. quindici di camera, fàciegli buoni per 'l detto Giovanni Ghuidetti, per

(17) ASpI, FI, *Estranei*, n. 251, c. 208.

do e Rinaldo Zanchini di Bologna debbino avere, in questo, c. 113: sono che tanti ne paghorono per nome di detto messer Giovanni di Melo a messer Piero di Susa di Portoghallo, per chosto d'uno libro gli chonperò per mandare in Portoghallo, a Piero Sancio, bacielliere,

duc. 13.6. 8 — f. 16 s. 5 d. 5

12] E, a dì 26 di giugno, s. 22 piccoli, per vettura d'uno suo libro da Bologna a qui; a Uscita, c. 135,

duc. —.4. 6 — f. — s. 5 —

13] E de' dare; posto debbi avere, in questo, c. 143, per resto di questa ragione,

duc. 1.8.10 — f. 2 s. 10 d. 7

(Somma) f. 79.6.0.

tanti cie ne trasse nel detto messer Giovanni di Mello, per sua di chanbio, de' dì 16 di dicienbre passato; disse per uno libro avere a chonperare per mandare in Portoghallo; posto Giovanni Ghuidetti debbi dare, in questo, c. 76,

duc. 15 — f. 18 s. 6 —

duc. 65

(Somma) f. 79.6.0 (18).

Il 12 febbraio, secondo la partita *8*, arriva da Lisbona un nuovo aiuto finanziario, di 50 ducati, che i Cambini mettono immediatamente a disposizione di Giovanni, presso il corrispondente di Siena, la Compagnia di Nello Cinughi e Bonaventura Colombini: con ciò, egli salda il debito preesistente e preleva la differenza (posta *9*).

A maggio, un ulteriore ausilio, di duc. 15 (posta *10*), che viene subito indirizzato alla Banca Zanchini di Bologna, alla quale Giovanni aveva potuto impartire l'ordine di pagare duc. 13, soldi 6 e den. 8 al connazionale « Piero di Susa » (19) per l'acquisto di un libro che questi aveva inviato in Portogallo (partita *11*). Qualche giorno più tardi, egli dispone (partita *12*) il pagamento del prezzo di trasporto di un altro libro, richiesto da Bologna ed, infine, a causa dell'esaurimento dello spazio del registro in tale posizione, il conto viene chiuso (posta *13*) e rinviato innanzi, a c. 143, dove si

(18) ASpI, FI, *Estranei*, n. 252, *Libro grande verde segn. T*, Comp. di Francesco e Bernardo Cambini, c. 59.

(19) Questi è il collegiale, già rammentato, che, sotto il nome di *Petrus de Sousa*, ho trovato inscritto, a partire dal 1459, alla c. 13 del *Liber I Admissionum*, cit.

dispiega nel modo seguente, riaperto con questo saldo, nella sezione «avere» (posta *14*):

15] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo de' dare, insino a dì 12 d'aghosto (1466), f. uno s. 12 d. 7 camera; per lui a (A)ntonio del Giochondo e conpagni, portò Francescho di Domenicho, chontanti: sono per braccia 1 ½ di raso nero, chonperamo da lloro e mandamo a sSiena, al detto messer Giovanni di Mello, più dì fa, chome apare a Ricordanze, c. 183; a Uscita, c. 144,

duc. 1.10.0 — f. 1. s. 12 d. 7

17] E, a dì 26 d'hagosto, f. cientoottantadue s. 5 camera: sono per duc. 150 di camera, fatti buoni, per suo hordine, e chome ci scrisse da sSiena, per sua lettera, a Nello Cinughi e Bonaventura Cholonbini e conpagni di Siena; posto debbino avere, in questo, c. 125,

duc. 150 — f. 182 s. 5 —

18] E, a dì 26 di novembre, f. uno s. 5 d. 6 camera; posto avanzi avere, in questo, c. 187, per resto di questa ragione,

duc. — — f. 1 s. 5 d. 6

---

duc. 151.10.0

(Somma) f. 185.3.1.

14] Messer Giovanni di Mello di Portoghallo de' avere f. 2 s. 10 d. 7 a oro; posto debbi dare, in questo, c. 59, per resto di quella ragione,

duc. 1.8.10 — f. 2 s. 10 d. 7

16] E, a dì 26 d'aghosto (1467), f. cientocinquanta di camera; faciàgli buoni per Giovanni Ghuidetti di Lisbona; posto debbi dare, in questo, c. 119: sono per tanti cie ne trase per sua di chanbio de' dì 25 di giugno passato, nel detto messer Giovanni di Mello, per (pagare) a ssuo piaciere

duc. 150 — f. 182 s. 12 d. 6

---

duc. 151.10.0

(Somma) f. 185.3.1 (20).

Giovanni utilizza il suo esiguo credito in misura leggermente superiore (posta *15*); ma di lì a poco, il solito Guidetti, fa pervenire un'ulteriore « divisa » (posta *16*), che simultaneamente determina un'apertura di credito presso il banco di Siena (posta *17*).

(20) ASpI, FI, *Estranei*, n. 252, c. 143.

Anche questo conto si conclude con un « avanzo » di cambio (posta *18*), a favore della Società Cambini: bilanciandosi, così, entrambe le sezioni (con le loro duplici colonne di valori) ed estinguendosi il rapporto.

A Bologna fanno capo vari altri studenti, che avevano iniziato i loro studi in luoghi diversi: verosimilmente, ciò era dovuto, non solo alla maggiore risonanza di quell'Ateneo, ma anche alla sensibile attrazione del Collegio di Spagna, o meglio, del « Collegio Iberico ».

Una delle personalità più rilevanti è « messer Nuno Ferrandi, di Portogallo », una volta definito « scienziato » ed altra « rettore di Gulfar e cappellano fu del Cardinale di Portogallo », che ci è noto dal 1452, allorché trovavasi a Roma (era forse appena giunto in Italia), ove utilizza una lettera di cambio presso i Cambini di quella città, sui quali era stata spiccata dal genovese Bartolomeo Lomellino (21).

La già rammentata ampia lacuna nei registri Cambini (dal 1453 all'intero 1458) non ci permette di conoscere i movimenti di questo esponente di rilievo, se non a partire dal 1° gennaio 1459, quando riappare con un credito di ben 900 fiorini (22), che riscuote totalmente l'anno dopo (23).

Nell'intervallo privo di documentazione egli fu certamente a Bologna, dove aveva costituito un credito presso la Società bancaria di Niccolaio da Meleto: la quale, infatti, il 10 settembre 1460, gli mette a disposizione presso la Banca Cambini, la somma di f. 196 e s. 16 (24). È molto probabile che egli si sia trasferito da Bologna a Firenze per ricoprire la carica di « cappellano » del Cardinale del Portogallo: rimanendovi a lungo, dopo la morte dell'insigne prelato (avvenuta il 15 aprile 1459), sicuramente nell'àmbito della Corte di lui (con il Vescovo di Algarve, Alvero, e il fratello Alfonso Ianis), che seguiva, fra l'altro, la erezione della celeberrima Cappella di San Miniato al Monte dedicata allo stesso Cardinale (25).

(21) ASpI, FI, *Estranei*, n. 244, *Libro grande giallo segn. E*, Comp. di Francesco e Carlo Cambini, c. 212.

(22) ESpI, FI, *Estranei*, n. 246, *Libro grande azzurro segn. L*, Comp. di Francesco e Carlo Cambini, c. 50.

(23) ASpI, DI, *Estranei*, n. 248, *Libro grande rosso segn. M*, Comp. di Francesco e Carlo Cambini, c. 25.

(24) ASpI, FI, *Estranei*, n. 248, c. 121.

(25) Di questo monumento grandioso ho avuto la fortuna di rintracciare — nella contabilità analitica delle medesime aziende Cambini (i *Libri di cassa*, nn. *269-272, 274, 276, 278-279, 283-284, 286-287, 291*, sempre nell'ASpI, FI, *Estranei*) — le

Da Lisbona, si verificano rimesse di fondi — così, nell'aprile 1461, da parte del Guidetti (26) —, con l'ordinazione di un pagamento a Barcellona, sulla Compagnia di Filippo Pierozzi (27). Egli è ancora presente — dopo un'ulteriore pausa nella documentazione (28) — nel gennaio 1466: mi sembra in viaggio di rimpatrio, nella tappa di Avignone, dove utilizza un nuovo credito apertogli dai Cambini, sulla Banca fiorentina di Iacopo Bischeri e fratelli (29).

Ad Alfonso Rodriguez « d'Alvarenga », il Marchionni, dal 1473 (30), ha aperto ripetutamente dei crediti, che quegli ha utilizzato a Perugia, a Pisa ed a Bologna, dove si era alfine installato, risultando le spese sostenute per la spedizione colà di alcuni « forzieretti » e « fardelli » di suoi libri e vestiario e dove, in tre riprese, si avvale di un credito globale di 120 ducati, determinatogli presso i soliti banchieri Zanchini (31).

Giovanni Lopes è un altro studente portoghese, che, dopo aver cominciato i corsi a Siena, nel 1474, ove ha avuto a disposizione due rimesse di Bartolomeo Marchionni, dal Cambini ribaltate sulla Compagnia Cinughi (32), il 30 luglio 1477, « va a Bologna » e, naturalmente, fa capo alla Banca Zanchini (33).

A chiusura di questa esposizione riporto le registrazioni che si riferiscono a tale Piero Fallero, uno degli ammessi al Collegio di Spagna (34). In questo caso, la rappresentazione contabile è molto semplice ed essa è stata affidata a due conti distinti, che riproduco sotto.

testimonianze di tutte le sue vicende, con i numerosi artisti che vi prestarono la loro opera, di materiale impiegato ed ogni più minuto costo. Nel 1961 segnalai tali registri al Dr. Manuel Cardoso Mendes Atanasio, che li ha utilizzati per un suo studio presentato all'Università di Lovanio.

(26) ASpI, FI, *Estranei*, n. 250, *Libro grande giallo segn. N*, Comp. di Francesco e Carlo Cambini, c. 65.

(27) ASpI, FI, *Estranei*, n. 250, c. 17.

(28) Esattamente per gli interi anni 1463, 1464 e 1465, antecedentemente e posteriormente ai quali si collocano i registri, che ho menzionato, contraddistinti con i nn. 250 e 251.

(29) ASpI, FI, *Estranei*, n. 251, c. 85.

(30) ASpI, FI, *Estranei*, n. 259, c. 67; n. 260, *Libro grande rosso segn. FF*, Comp. di Francesco e Bernardo Cambini, c. 97.

(31) ASpI, FI, *Estranei*, n. 259, c. 221.

(32) ASpI, FI, *Estranei*, n. 259, cc. 67, 314; n. 260, c. 85.

(33) ASpI, FI, *Estranei*, n. 260, c. 261.

(34) Archivio del Real Colegio de España, Bologna, *Liber I Admissionum*, c. 91t, dove è inscritto con il preciso nome di *Petro Faleiro*, sotto l'anno 1474.

A) Un conto, comprendente l'addebitamento di Bartolomeo Marchionni, che ha spiccato la lettera di cambio sui Cambini, affinché fosse pagata presso la Compagnia Zanchini in Bologna:

Bartolomeo Marchionni di Lisbona, per suo conto chorente, de' dare . . . .
E de' dare, a dì detto [24 d'ottobre 1477], f. 34 s. 13 a oro larghi, per duc. 35 camera; posto Ghuido Zanchini e conpagni di Bolognia avere, in questo, a c. 277: sono per tanti ci trasse per sua di chanbio, de' dì 13 di magio, in Piero Fallero, studiante a Bolognia, per la valuta da Chonsalo Peris, e' quali paghorono i detti Zanchini, a Bologna, al detto messere, propio [35]. f. 34 s. 13 d.—

In tale circostanza, dalla parte finale della registrazione veniamo a conoscere colui che ha effettuato la rimessa, cioè, che ha versato la valuta al Marchionni: il *datore*, che è Consalo Peris.

B) Parallelamente, i Cambini hanno accreditato il banchiere bolognese, al quale avevano commesso il pagamento della lettera di cambio (questo conto è a due monete):

Ghuido Zanchini e conpagni di Bologna deon avere . . . .
E, a dì 24 d'ottobre, duc. 35 camera; Bartolomeo Marchionni di Lisbona per lui dare, in questo, a c. 292: sono per tanti, cio(è) ducati 35 camera, paghorono per nostro ordine a messere Piero Fallero, portoghese, sopra a una di canbio di detto Bartolomeo (36). duc. 35.—.— f. 34 s. 13 d. —

Pur dovendomi occupare soltanto dei collegiali effettivamente o presuntivamente appertenuti alla grande Istituzione dell'Albornoz (e quel che ho riportato per i portoghesi è valido, a maggior ragione, per i collegiali spagnoli), da questa narrazione è emersa l'importanza dei centri di studio italiani e quale attrazione essi per l'appunto esercitavano: con quelli di

(35) ASpI, FI, *Estranei*, n. 260, c. 292.
(36) ASpI, FI, *Estranei*, n. 260, c. 277.

Bologna, implicitamente ho richiamato le vecchie Università di Perugia, Siena e Pisa, senza dire dello « Studio » di Firenze.

Quanto alla sostanza della mia indagine, di ordine economico — e più precisamente bancario e finanziario —, spero di essere riuscito a mostrare come era semplice e facile il movimento della ricchezza fra luoghi lontani e vicini, nei quali anche per questi « istudianti » — a parte gli uomini di affari — si costituiva occasionalmente una banca, che disimpegnava per loro un completo servizio di cassa, locale e a distanza, con la massima prontezza e snellezza. Ciò è dovuto alle straordinarie capacità operative delle società fiorentine e italiane in genere, che — come avevano decisamente innovato nei terreni mercantili, industriali ed assicurativi — erano pervenuti ad edificare una banca autentica: una banca moderna, nella sua funzione e nei suoi strumenti.

III

INFLUENZE DATINIANE
NEL SISTEMA ECONOMICO EUROPEO, SECOLI XIV-XV

Se noi osserviamo la conformazione della nostra Penisola riprodotta in plastico, la catena appenninica ci appare tanto marcata, da sembrarci una immensa cucitura, una nodosa sutura delle due superfici che si distendono dall'una e dall'altra parte di essa.

Sappiamo quanta influenza questa netta demarcazione fra le due zone abbia esercitato ed eserciti, se non sulle genti, su tanti altri aspetti, fra cui il clima, le colture, ecc.. Se ci portiamo indietro nel tempo, e precisamente al mezzo secolo che si esaurisce nel 1410 — l'anno della morte di Francesco di Marco Datini — e che è documentato, per una zona vastissima, dalle migliaia e migliaia di carte riguardanti l'attività di questo intrepido mercante, ci accorgiamo come l'accidentata linea appenninica abbia distaccato due mondi, che pure in Italia, per la funzione cui allora essa era pervenuta, si saldavano. Discendendo di oltre mezzo millennio concentriamo la nostra attenzione sulla vita economica dei popoli e specialmente, preannuncio, sul fattore mercantile.

Dopo il Mille — quando si accentua lo sforzo della rinascita generale, ed economica in particolare, delle Città italiane e si moltiplicano le conquiste, più evidenti per le Città di mare, ma pure notevoli per le Città dell'entroterra, le quali nell'opera di quelle trovano il loro veicolo, mentre nel Mediterraneo si disperdono gli elementi (saraceni, ma anche bizantini) che avevano costretto entro le coste il nostro popolo — si va affermando una sorta di specializzazione mercantile per i due bacini del Mediterraneo che l'Italia determina.

Siamo ormai al Trecento inoltrato, che è il secolo della industrializzazione dell'Italia e, per essa, soprattutto, della Toscana, con copiosa richiesta

della lana e di tutte le materie accessorie che danno alimento alla fabbricazione dei panni: siamo giunti nel secolo della maggiore potenza e prepotenza, direi, delle nostre Città-stato dell'interno e delle maggiori Repubbliche marinare, malgrado che alla Meloria (1284) quella pisana abbia subito un forte arresto e malgrado che dall'estremo lembro occidentale si siano fatti avanti altri agguerriti popoli marinari (i provenzali e i catalani) e dall'estremo lembro levantino si infiltrino paurosamente le rinnovate orde mussulmane.

Si è stabilita una specializzazione, ho detto.

Ad Oriente della linea tracciata dall'Appennino, Venezia ha, via via, accentrato nelle sue mani ogni rapporto mercantile del vasto bacino che va fino alle acque del Don e fino alla costa siro-palestinese.

I pisani e i genovesi si sono ridotti, via via, nel bacino in cui immediatamente si affacciano le loro Città; le escursioni orientali dei marinai-mercanti catalani, per rifornire direttamente il loro Paese, sono del tutto eccezionali; i provenzali ancor più raramente si azzardano oltre il Canale di Sicilia: insomma fra i popoli occidentali, è Venezia la Città che si è assunta il compito di raccogliere nei porti di sbocco delle carovane dell'Oriente i prodotti originari delle lontane terre asiatiche.

Per qualche tempo — e ancora, si può ben dire, sino alla guerra di Chioggia (contro Genova, terminata nel 1380) — Venezia stessa diffonde in buona misura quei prodotti in Occidente, sbarcandoli dai suoi navigli in più porti della costa provenzale e spagnola mediterranea, nonché portandosi in mare aperto e risalendo il Guadalquivir, per il cuore dell'Andalusia.

Ma, come ho detto, la guerra di Chioggia ed altri avvenimenti — fra cui, non ultimo, la preponderanza degli altri popoli italiani che si protendono in Occidente — fanno, mano a mano, rientrare quelle punte avanzate occidentali di Venezia, sì che, quando si accende il riflettore delle carte datiniane — massimamente allorché la luce sua è più forte, dal 1384 — noi notiamo questo ritirarsi di Venezia nel bacino orientale del Mediterraneo: una concentrazione della sua attività, che è tutta notevolissima e che, ripeto, significa specializzazione, e per la navigazione e per le merci che vengono trattate.

Quali sono queste merci? È risaputo che, a parte i piccoli quantitativi di pellame e di lana, provenienti, però dai Balcani, e il cotone, la cui abbondanza aumenta col progredire della relativa industria, sono le spezie a

predominare nettamente: col pepe, la cannella, la noce moscata, lo zenzero e, in più, lo zucchero e analoghi prodotti.

Nella stragrande maggioranza dei casi, tali merci vengono convogliate, quando dalle basi di partenza prendono la direzione ovest, in riva alla Laguna: da lì, avviene lo smistamento, per la vasta fascia terrestre, dalla Vistola al Tago, superando anche il Mar Baltico, il Mar del Nord e la Manica.

Dall'altro versante dell'Appennino, la lotta delle nostre popolazioni per la rinascita fu assai più dura, ché mancava l'alleanza bizantina, di cui invece ebbe a beneficiare Venezia, nella zona di sua naturale espansione; e più consistente era lo stanziamento saraceno, con cunei efficientissimi disposti ad arco, attraverso alla dominazione delle nostre Isole maggiori, e con basi impiantate addirittura nel territorio peninsulare.

Dopo il Mille, tuttavia, Pisa e Genova poterono riportare al dominio occidentale il bacino occidentale del Mediterraneo.

Questo mare, per i traffici, acquisterà sempre più in importanza, con il risveglio italiano in genere, soprattutto, come ho detto, quando si svilupperà fortemente l'industria principale del Medioevo (la tessitura laniera), che susciterà un voluminoso commercio della materia prima e di tutti gli ingredienti relativi, senza dire dell'industria delle pelli. E allora, il Mediterraneo occidentale assumerà un colore tutto genovese (per il fattore navigazione, precipuamente) e tutto toscano (per il fattore mercantile, essenzialmente, che interesserà tutte le maggiori Città, con alternanza di predominio per Lucca, Pisa, Siena e Firenze; per il fattore navigazione, pure assai efficiente sino a che Pisa disporrà della grande flotta, e, dopo, avvalendosi delle marine altrui).

Ripeto che, nel primo terzo del nuovo millennio, nel bacino occidentale del Mediterraneo si sono affermati due altri popoli — il provenzale e il catalano — che sono, però, eminentemente déditi alla navigazione e, molto meno, alle operazioni di mercatura.

In questo bacino, nelle stive delle navi, ritroviamo di frequente gli stessi beni di cui Venezia attua lo scambio con l'Oriente: ma è marcatissima la prevalenza — già, del resto, avvertita dal lettore — delle materie insistentemente richieste dall'Italia all'Occidente, la lana e quanto necessita per lavorarla e imprimervi il colore: lane di ogni qualità, da quella di infimo ordine, che si raccoglie nell'Africa settentrionale (la Barberia), a quella di pregio superiore, che viene dall'Inghilterra, solcando, adunque, il

Mediterraneo (o perché vi giunge dalla circumnavigazione della Spagna, o perché vi si reimbarca in Provenza, dopo avere attraversato, a dorso di mulo, la Francia), con nel mezzo tutta la gomma delle lane spagnole, di terraferma e delle isole; e, poi, cuoia, pelli e pellicceria di ogni sorta, e sostanze alimentari, che anche provengono dall'arco costiero svolgentesi fra la Provenza e la Tunisia.

Fra tutti, comunque, è la lana a fare spicco, per cui a me pare non improprio definire questa porzione del Mediterraneo il « bacino della lana », e l'altra, il « bacino delle spezie ».

Entrambi i bacini presentano, quindi, elementi comuni, quando i trasporti si osservino nelle loro correnti di deflusso dall'Italia: allora non sono più materie prime o sostanze alimentari, ma i prodotti, che hanno fatto assurgere l'Italia al primato, anche nel campo industriale (i tessuti, che non hanno eguali, della lana, della seta e del cotone; gli oggetti ricavati dal cuoio e dalle pelli; i manufatti metallici, sia per armare i popoli, sia per gli scopi pacifici; i lavori preziosi nei metalli nobili; gli oggetti artistici, ecc.); mentre la distinzione avviene, come ho precisato, attraverso alle correnti inverse, cioè, di importazione in Italia.

Nel bacino occidentale dominano la Toscana e Genova; ma la prima si distanzia parecchio alla attenta considerazione degli elementi mercantili e della circostanza che essa si avvale del concorso di potenze tutte di primo piano, che consistono nelle quattro riferite dianzi, cui si agiungono Pistoia, Prato, Arezzo e tante altre località minori.

Come già ho sottolineato essere rare nell'ambito di Venezia le intrammettenze d'Occidente (anche se le navi genovesi si spingono sovente sino alla Tana e ad Alessandria e Giaffa), per il bacino occidentale sono rarissime le infiltrazioni veneziane (in ispecie durante la guerra con Genova, ma anche dopo, seppure esista addirittura un servizio regolare che allaccia Venezia alle Fiandre, toccando spesso le Baleari).

I due bacini, dunque, sono isolati, giacché è poco più che insignificante la penetrazione che Venezia fa nell'uno e Genova e la Toscana nell'altro.

Non si saldano essi, perciò, nella superficie di mare attraverso cui fisicamente si confondono: è sulla terra, attraverso ai valichi dell'Appennino — il quale, se osserviamo quel plastico, sembra invece nettamente distaccare le due zone mediterranee — che noi troviamo la loro saldatura: non perché tutte le merci che dall'un mare vanno all'altro superino indispensabilmente l'Appennino, ma perché sono gli esponenti dei due bacini ad agire

nei centri tanto vicini all'Appennino ed i quali si collegano intensamente. Da una parte abbiamo incontrato Venezia e, dall'altra, Genova con la Toscana: ebbene, in quest'opera, Genova quasi scompare ed essa ricade pressoché totalmente nelle mani degli operatori economici di Toscana.

Venezia e la Toscana, pertanto, sono i dominatori, per questo riguardo, tutto mercantile, del bacino delle spezie e del bacino della lana, del Mare Mediterraneo.

Nel periodo datiniano, l'iniziativa di allacciare, di fondere i due bacini, sempre attraverso alla Penisola nostra (quando i carichi di merci non la percorrono tutta, essa viene comunque circumnavigata e quando trattasi di merce che ha già raggiunto una posizione lontana dai mari, e perciò centrale, la merce stessa supera egualmente l'Appennino per andare dalla Toscana al porto della Signora dell'Adriatico e viceversa) risiede tutta nelle mani dei mercanti di Toscana.

L'attestazione di questa funzione, cui ha assolto in quell'epoca la Toscana, è completa e definitiva nei libri di conto e soprattutto nelle migliaia di lettere della stupenda collezione che ci ha lasciato Francesco di Marco.

Non un veneziano si è mai incontrato, anche per semplice citazione, nelle diverse partite di conto e nei diversi brani di lettere, che abbia avuto residenza, anche temporanea, in Toscana, per l'azione mercantile; rarissima la presenza dei genovesi, così come dei catalani, ed ancor meno dei provenzali.

Ma quanti fiorentini e toscani in genere hanno firmato lettere dirette da Venezia alle compagnia Datini o sono in queste segnalati nella loro attività attorno a Rialto e ai centri nevralgici del sistema economico veneziano!

Sono molti i fiorentini e i toscani in genere operosi in Venezia e questa constatazione non costituisce novità, se rammentiamo che già i lucchesi vi ebbero una forte e numerosa colonia, con corte e chiesa, fin dall'inizio del XIV secolo.

Il Datini ha in Venezia, dal 1384, un corrispondente fisso in Zanobi Gaddi, figlio di Taddeo, che ha frescato in Santa Croce a Firenze, e fratello, perciò, di Agnolo, che ha frescato la Cappella del Sacro Cingolo a Prato.

Egli vi ha lavorato moltissimo, sino alla fine del secolo, quando morì, e la sua attività venne continuata da una apposita « commissaria ».

Trafficò assiduamente pel Datini in Venezia anche la Compagnia di Bindo Piaciti, che si era distaccata dalla grande azienda di Firenze, di questa famiglia, dedita all'arte della lana e alla mercatura e banca.

Non meno attiva fu la Compagnia fiorentina di Giovanni Sernigi e Gherardo Davizi, in ispecie dopo il 1400.

Troviamo ancora la Compagnia Alamanni, quella dei Niccoli, quella dei Benozzi e varie altre, che tutte curavano prevalentemente le operazioni marcantili: seguivano il movimento delle navi, segnalando tempestivamente l'arrivo delle « mude » di « Baruti » (Siria), della Tana (Mar d'Azov), di Alessandria d'Egitto e della « Romania » (ossia la parte della Grecia, che trovasi fra Salonicco e i Dardanelli), nonché delle Fiandre, specificando subito il carico e le quotazioni delle varie merci sul mercato, consigliando le « investite » più convenienti da fare nelle merci stese; curavano, poi, gli acquisti e l'inoltro delle merci, la ricezione e il collocamento di quelle che venivano loro affidate dalle diverse Compagnie Datini e committenti di esse; talvolta l'opera loro si limitava a quella di spedizionieri, per le merci in transito da Venezia, quando era impedita la via verso o da Pisa.

Come era d'uso per ogni mercante ed in special modo in seno alle aziende toscane, che erano tutte di mercanti-banchieri, le Compagnie ora rammentate disimpegnavano anche il servizio cambiario, accettando e pagando lettere di cambio, emettendone o facendone emettere da altri corrispondenti.

Ma il Datini, per queste operazioni molto importanti e delicate, non soltanto per il movimento dei fondi, ma pure per le speculazioni, si serviva delle compagnie specializzate, quali quelle pisane dei Borromei e dei del Voglia, e quella ancor più potente di Manetto e Davanzato Davanzati di Firenze, che lo ragguagliavano ampiamente sul mercato dei cambi, sulla situazione finanziaria della piazza, fornendogli gli elementi idonei alle previsioni ed arbitraggi meglio fondati.

Le aziende veneziane — tra cui quelle dei Corner, Contarini, Condulmer, Dolfin, Bon, Bragadin, Soranzo, Dal Molin — quando debbono stabilire dei rapporti con l'occidente e massimamente con la Provenza e la Spagna, sono costrette a rivolgersi alle aziende toscane locali, le quali, a loro volta, mettono in moto la possente macchina datiniana, secondo quanto noi apprendiamo da questi documenti, oppure, possiamo aggiungere, i sistemi di altre colossali aziende fiorentine.

Una parte notevole del carico delle galee di Fiandra, nell'un senso e

nell'altro del viaggio, è determinata dall'azione delle compagnie toscane, anche quando il carico interessa l'Inghilterra e le Fiandre, paesi questi ultimi dove da tempo Venezia aveva pure introduzione diretta.

Lo stesso inoltro di molte merci nella pianura padana viene realizzato spesso da compagnie toscane, le quali riescono persino ad allacciare le varie organizzazioni locali di trasporti, procurando le comunicazioni Venezia-Provenza, per le vie interne, risalendo le Alpi da Avigliana e valicandole al Monginevro o risalendole da Domodossola e valicandole al Sempione (per transitare da Ginevra).

Se è conveniente, le Compagnie Datini possono anche collegare Venezia con la Provenza, facendo capo al porto di Genova; se il porto di Pisa è libero, con l'attraversamento in senso longitudinale e latitudinale della Penisola, fra Venezia e Porto Pisano, per Ferrara, Bologna e Firenze, dove l'organismo datiniano si avvaleva di elementi più numerosi e più pronti, dato appunto, il più frequente ricorso a tale itinerario.

Allorché, poi, la rottura con Pisa o l'occupazione viscontea di questa Città o l'assedio tesole da Firenze (il periodo più tormentato sotto questo riguardo è quello che va dal 1396 al 1406, sino a che, cioè, Pisa viene sottomessa dalla rivale) impediscono la pratica di Porto Pisano, subentrano rapidamente nel sistema, con disinvoltura che ha del miracoloso, gli altri elementi che attuano le deviazioni dei traffici o su Motrone (e persino anche su Avenza, cioè Marina di Carrara), o su Piombino o su Talamone; oppure, con imbarcazioni costiere, le merci da Venezia sono trasferite a Rimini o a Fano, donde viene compiuta la traversata peninsulare, per Urbino, Perugia e Siena, per riprendere il mare a Talamone.

Come vedesi, tutte le possibili avversità erano studiate, predisponendo i mezzi per superarle, con sollecitudine ed aggravi economici moderati, che da copiose e verosimili attestati sono rivelati efficientissimi.

In questo modo, mediante la mirabile organizzazione in unico sistema dei trasporti, le aziende toscane che la hanno realizzata saldano perfettamente i due bacini mediterranei facendone un solo mare.

E, se è vero che Venezia e le correnti mercantili che essa suscita, penetrano e si svolgono anche nell'Occidente, notiamo che ciò devesi all'opera dei grandi mercanti toscani, i quali soltanto, dalla loro Regione, con una fittissima rete di comunicazioni transappenniniche, con la loro assidua e accorta presenza sulla piazza lagunare, con tutto il corredo dei legami cambio-bancari, con tutto l'apparato della salvaguardia assicurativa,

hanno nelle loro mani l'iniziativa di fondere i due bacini: e, in tal maniera, essi agiscono nel bacino occidentale, dominandolo in gran parte, sia nella richiesta delle materie prime, sia per la diffusione in esso dei manufatti, che sono prerogativa della moderna civiltà occidentale e che in grande misura provengono proprio dalle manifatture toscane.

A parte il fatto che numerosi mercanti fiorentini e toscani in genere si trovano lungo tutta la costa di quel bacino e segnatamente sul Bosforo, a Caffa e alla Tana, a Damasco e ad Alessandria d'Egitto, l'operatore economico toscano ha tenuto in mano il Mediterraneo, in virtù della meravigliosa organizzazione, esplicantesi attraverso la sapiente e geniale utilizzazione di fattori propri ed altrui.

Questa è opera dei grandi mercanti toscani. Fra di essi non è secondo a nessuno Francesco di Marco Datini da Prato, la cui funzione, che noi siamo soliti conoscere e riconoscere alla stregua della documentazione diretta di ambito occidentale, si distende, invece, pure in Oriente, abbracciando, perciò, tutto il Mediterraneo e le regioni di esso tributarie.

Anche se Francesco si presenta con la più appariscente documentazione dei suoi fondaci di Catalogna e Provenza e delle zone italiane aprentisi sullo stesso mare, anche se la quasi totalità del carteggio è nata in quella sfera, egli giuocò un ruolo non indifferente nel campo del Medio Oriente, che, a sua volta, ribaltava verso di noi il getto mercantile dell'Estremo Oriente: quando i carichi delle galee di Levante, si riversavano sulla banchina veneziana, un'alta percentuale di essi ricadeva tosto nell'azione delle aziende toscane (di cui una buona percentuale nelle mani del sistema datiniano), con destinazione mezza Italia e Occidente e, nella corrente inversa, i carichi destinati alle navi veneziane erano pure prevalentemente comandati dalle compagnie toscane, ancorché — la constatazione è più notevole per i manufatti — si trattasse di beni prodotti altrove, come, ad esempio, per i manufatti della nascente industria cotoniera e dell'industria metallica lombarda.

Questo è uno degli aspetti più importanti nell'attività mercantile svolta dalla Toscana: soprattutto lo è, perché in tal modo veniva ricondotto ad unità il Mediterraneo, il mare che fu allora il centro della vita economica mondiale ed il nucleo fondamentale della civiltà moderna. E Francesco di Marco Datini fu, dunque, un mercante europeo, anzi mondiale, per l'epoca; e non si deve trascurare l'implicito concorso di lui all'opera di civilizzazione esercitata dalla Toscana, dall'Italia.

CONTO D'IMBALLAGGIO DI 16 PANNI FABBRICATI A PRATO E DESTINATI ALLA SPAGNA
(Via Venezia)
Mccclxxxxvj

Leghagio di tre balle ch'io mandai a Maiolicha per la via di Vinegia, a Zanobi di Tadeo Ghadi e chompagni, cioé che me gli mandasono a Maiolicha nelle mani di Franciescho di Marcho da Prato e de' chompagni che me gli vendesono, a dì 22 di novembre.

Uno panno alazato	di segno 17 ***, channe 13 br. 1 q. 2, numero 12	Nella balla detta, segniata III
Uno panno verde	di segno 17 ***, channe 13 br. 1 q. 2, numero 13	
Uno panno cholore d'aqua	di segno 14 ***, channe 13 br. 1 q. 3, numero 14	
Uno panno giallo	di segno 13 ***, channe 12 br. 3 q. 3, numero 15	
Uno panno turchino	di segno 15 ***, channe 13 br. 1 q. 0, numero 16	
Uno panno alazato	di segno 17 ***, channe 13 br. 2 q. 2, numero 17	Nella balla detta, segnatta IIII
Uno panno verde	di segno 14 ***, cioè ismeraldino, channe 13 br. 2 q. 2, numero 18	
Uno panno giallo	di segno 13 ***, channe 13 br. 0 q. 1, numero 19	
Uno panno cholore d'aqua	di segno 14 ***, channe 13 br. 2 q. 0, numero 20	
Uno panno alazato	di segno 17 ***, channe 13 br. 1 q. 1, numero 21	
Uno panno turchino	di segno 15 ***, channe 13 br. 0 q. 1, numero 22	Nella balla detta, segnata V
Uno panno cholore d'aqua	di segno 12 ***, channe 13 br. 2 q. 2, pieno, numero 23	
Uno panno giallo	di segno 13 ***, channe 13 br. 1 q. 0, numero 24	
Uno panno ismeraldino	di segno 10 ***, channe 13 br. 2 q. 0, numero 25	
Uno panno turchino	di segno 15 ***, channe 13 br. 2 q. 2, numero 26	
Uno panno cholore d'aqua	di segno 12 ***, channe 13 br. 1 q. 1, pieno, numero 27	
	(Somma) 2. 3. 3. 2	

Channe due br. uno quarto uno di panno ischarlatino di segno 8*, messi per invoglie a una balla delle sopra detto tre; ragionalla per tutto, f. quattro s. dodici d. sei a oro — f. 4 s. 12 d. 6 a o.

Channe cinque di panno ischarlatino di segno 4 *, messi per invoglie a' sopra dette due balle che ci restavano; ragionialla per tutto, f. sette e mezzo . . . . — f. 7 s. 10 d. 0 a o.

3 sacha di lana tolsi di mio per fare invoglie a' sopra dette tre balle: ragionialle per tutto, lb. tre . . . . — lb. 3 s. 0 d. 0

Lib. 10 onc. 9 di chorda, e onc. 2 1/2 di refe, aoperamo a chuscire e leghare le sopra dette tre balle; detta chorda e refe chonperai da Michele di Giovanni Bertelli, chome apare al quaderno de le chompere segn. A, a c. 12, in tre partite; monta per tutto, lb. una s. quindici d. dieci . . . . — lb. 1 s. 15 d. 10

Br . . . . di panolino vechio chonperai per invogliare le sopra dette tre balle, chome apare al quaderno delle chonpere segn. A, a c. . . . ; chostò per tutto, l. . . . . s. . . . d . — lb. s. d.

La ghabella delle sopra dette tre balle di panni paghai a Donato di Pagholo da Prato, pasagieri per lo chomune di Firenze, chome apare al quadernaccio segn. A, a c. 104, in una soma di cinque balle, cioè le due balle erano di Franciescho di Marcho e di Stoldo di Lorenzo di Firenze, e le tre balle erano mie, che paghai per le sopra dette tre balle, lb. otto s. sei . . . . — lb. 8 s. 6 d. 0

A Giovanni di Salvestro cimatore da Firenze, f. due s. dicanove a oro, ebe per me da Franciescho di Marcho e Stoldo di Lorenzo da Firenze per afetare e piegare e sopra detti panni, chome apare al quadetno de le chonpere segn. A, a c. 14, a ragione de' detti; sono a picioli . . . . — f. 2 lb. 3 s. 12 d. 10

Ebeci di spesa a dette tre balle di panni, cioè per vetura e pasagio, e per sichurtà di Vinegia a Maiolicha, f. 60 s. 12 d. 3 a oro; pagharono per me Franciescho e Stoldo detti, chome apare al detto quaderno, a c. 14, in due partite; sono a picoli . . . . — f. 60 lb. 2 s. 6 d. 11.

(ARCHIVIO DATINI di PRATO, n. 246, *Memoriale* A, c. 83)

IV

IL COMMERCIO TRANSATLANTICO DI UNA COMPAGNIA FIORENTINA STABILITA A SIVIGLIA A POCHI ANNI DALLE IMPRESE DI CORTES E PIZARRO

SOMMARIO

I

Quando un cultore di storia economica ode il nome di Ferdinando il Cattolico, si sente portato in un campo vasto, suggestivo, appassionante di studi, che, per certi aspetti, può soltanto essere avvicinato a quello che si apre con le Crociate e il Comune: Egli e la Sua opera stanno a demarcare l'èra mediterranea e quella atlantica.

Il periodo mediterraneo, pur essendo più remoto, ha beneficiato di una serie di studi specializzati e d'insieme, che l'hanno messo nella giusta luce: si può dire che i problemi più appariscenti — e tutti quelli collaterali o satelliti — siano stati affrontati e risolti, almeno in gran parte, ancorché

numerosi compartimenti di archivi, in ogni angolo di Europa, siano tuttora da investigare. L'età affascinante, cui dà il via proprio Ferdinando — e per la grande opera di unificazione della monarchia e per la liberazione dai mori del suo territorio e per la scoperta dell'America — è quella, invece, che attende e pretende ancora molto dagli studiosi della storia dell'economia.

È pur vero, d'altronde, che le vicissitudini dell'economia, nel tratto di tempo allora iniziatosi e che per brevità potremmo chiudere con la decadenza spagnola, con la fine del Regno di Filippo II, appaiono così complesse e numerose, da luogo a luogo, che gli studi di dettaglio dovrebbero essere copiosissimi e nello stesso tempo laboriosi, per la dovizia del materiale da manipolare e per i nessi che assai di rado si limitano all'ambito della vita economica, men che di una città, di una Nazione. Lo stesso problema dei prezzi, uno dei più importanti e dei più energicamente affrontati, che interessa tanto le conoscenze del passato economico di questo Paese, è lungi dall'essere risolto, perché, appunto, si tratta di mettere sossopra centinaia di archivi dell'Europa occidentale e di altri territori e si tratta di compiere lunghi lavori, per giunta nella difficoltà della lettura delle carte cinquecentesche. Tale studio fortunatamente è stato avviato dall'opera dell'Hamilton proprio in questo Paese, ove si può dire che gli elementi più significativi siano stati messi in luce. Esso è uno dei tanti problemi che insorgono in quello assai più ampio delle derivazioni dalla scoperta dell'America. Ma è proprio nel fascio maggiore di tali problemi — il commercio transatlantico, almeno per il primo mezzo secolo dal suo avvio — che la storiografia economica è deficitaria, nonostante molti lavori di carattere generale. Purtroppo, le opere finora apparse si riallacciano alle cronache, talvolta, in verità, modeste e, soprattutto, poco controllate, e alle relazioni di osservatori stranieri, fra i quali i famosi ambasciatori veneti. Nel campo delle fonti di mera narrazione, ad esempio, sono finora mancati allo sfruttamento storiografico i documenti spiccatamente mercantili, quali la corrispondenza; sono mancati assolutamente i libri di conto, o estratti di essi, di aziende che pure ebbero parte nella vasta corrente in tal senso stabilita col Nuovo Mondo: e dire che queste sono le fonti di gran lunga le più valide, le più doviziose e le più genuine per la storia economica.

Sono stati fatti, ripeto, degli studi generali: ma, se eccettuiamo le monografie del Sayous — condotte, peraltro, su fonti incomplete e scarse e perciò lungi dal risolvere i problemi, seppure limitati, impostisi — siamo in

attesa di vari studi che facciano conoscere, non che l'afflusso dei metalli preziosi sulla Penisola iberica e altrove anche per azione di contrabbandieri e di pirati, i prodotti europei che furono collocati nei territori mano a mano acquisiti alla civiltà latina; i particolari della navigazione, cominciando da quelli tecnici — ad es., si sa bene che il fattore tempo è di importanza notevole in economia — e pervenendo al più minuto aspetto economico: quanto costava il trasporto di persone e cose attraverso l'Oceano e come esso incideva, con l'altra serie di costi di traslazione, sul costo della cosa. Ma gli è che di tutti questi problemi proprio quello dei costi e trasporti, da quando si impone e almeno fino a tutto il '500, non è stato ancora affrontato, se si escludono gli elementi forniti dai noti studi di Armando Sapori (1) e di Amintore Fanfani (2). Quale era effettivamente l'organizzazione dei trasporti, l'organizzazione delle « incette » (3) in terra spagnola e l'organizzazione delle vendite di là dall'Oceano? Sappiamo soltanto dell'apparato giuridico che regolava queste operazioni, soprattutto nelle basi spagnole e, per esse, nel grande centro dell'Andalusia e negli altri in riva al mare ora tanto agitato dai commerci: la *Casa de contratación* e tutti gli altri istituti che nacquero nell'epoca fernandina, soggiacendo poi agli ovvi aggiornamenti. Ma sarebbe indispensabile soprattutto conoscere, penetrare nella vita di allora delle aziende, che, nelle epoche vicine alle grandi imprese di Colombo, di Vespucci, di Balboa, di Cortés, di Pizarro, di Almagro e di tanti altri ardimentosi navigatori ed esploratori, avevano spinto nel Nuovo Mondo le loro operazioni di mercatura e di ausilio alla mercatura stessa, di assicurazioni — di vitale importanza, in quei tempi, per l'ampliamento notevole dei rischi —, di credito e di trasporto; appurare quali furono i concreti resultati economici delle operazioni nei due sensi con le Americhe; cogliere le ripercussioni sui mercati spagnoli e negli stessi operatori economici di Spagna; conoscere quali aziende realmente operarono in Ispagna, anche per le vie irregolari (che non furono poche, né di poco conto); stabilire le correnti dei traffici che insorgevano con gli altri Paesi dell'Occidente e addentrarsi, risalendole, nelle economie di origine;

(1) A. Sapori, *Una compagnia di Calimala ai primi del Trecento*, Firenze 1932, pp. 80-99.

(2) A. Fanfani, *Saggi di storia economica italiana*, Milano 1936, pp. 1-15.

(3) Per *incette* s'intendevano le partite di merci che costituivano unità di spedizioni.

accertare il meccanismo dei pagamenti e, in particolare, la funzione cui erano chiamate le fiere spagnole e anche quelle, più lontane, di Lione, e il ruolo che giocavano gli istituti di cambio e di credito, l'assicurazione e la moneta. Un buon numero di problemi è stato impostato negli ultimi tempi da Charles Verlinden, e sul quale, perciò, non indugierò essendo assai noto qui in Ispagna.

I Paesi che, coi loro archivi, possono fare assolvere a questo compito sono quattro: la Spagna — la Terra, naturalmente, che fu popolata, oltrechè dalle aziende di sua nazionalità, da decine di aziende di altri paesi —; Firenze e Genova, di cui sappiamo — o, meglio, quasi nulla sappiamo, specialmente per la prima — le partecipazioni ai commerci transatlantici, e la Germania, della quale sono note le aziende — poche, ma potenti — che impegnarono i loro capitali nella Penisola iberica; ad essi sono da aggiungere, ovviamente, quelli che fecero parte dell'Impero spagnolo, come le Fiandre.

Ecco l'Archivio di Stato di Firenze offrirci ora la documentazione — seppure limitata — dell'attività svolta in Ispagna e con il Centro America di una società fiorentina, quando ancora non era spenta l'eco della leggendaria penetrazione in territorio messicano di Fernando Cortés e quando cominciavano a giungere le prime notizie delle conquiste del Pizarro e della spedizione andina dell'Almagro. C'è un po' di tutto in questa collezione di manoscritti: dall'atto costitutivo della compagnia ai bilanci e conti di profitti e perdite, dalla corrispondenza ai conti di netto ricavo, che, per la prima volta, ci mettono a contatto col trasporto transatlantico, informandoci del costo di esso per cose le più disparate e per schiavi.

Se la fortuna mi è stata benigna nel far posare la mia attenzione su questi documenti, ancor più lo è stata per avermi offerto la possibilità di darne la prima notizia — attraverso alla parola ed a questo scritto, che resta tuttavia una semplice comunicazione, perché, è evidente, ho ancora in corso gli studi sull'argomento, inquadrati nel campo più vasto del Rinascimento economico — a un Congresso di tanta importanza, qual'è questo, in cui si vuole fare luce completa, nei molteplici aspetti, sulla figura e sull'opera di Ferdinando il Cattolico, nulla importando se essi abbracciano un intervallo di tempo che non si sovrappone a quello del suo Regno: ci riconducono pur sempre ad avvenimenti che hanno in esso la radice.

II

1. Non perché io abbia il culto del documento, ma perché quelli da me rinvenuti sono di varia indole, ed inesplorato, sconosciuto è il ricchissimo fondo di Archivio dal quale li ho tratti, comincio la mia esposizione col descrivere le fonti cui ho attinto e segnatamente, appunto, quelle manoscritte.

Questo fondo dell'Archivio di Stato di Firenze, è la *V serie delle carte Strozziane*, che annovera circa 1800 pezzi, fra libri di conti e filze, pertinenti, per oltre due terzi, alla celebre Famiglia degli Strozzi di Firenze e per il restante all'altra grande Famiglia dei Martelli (4). Per la maggior parte questi documenti rimandano alle potenti aziende industriali, bancarie e mercantili di quelle Famiglie, massimamamente pel periodo 1450-1600: proprio il periodo meno studiato della vita economica fiorentina, anzi della vita economica di parecchi Paesi.

Si può dire che questo fondo costituisca per la storia economica un contributo della stessa portata di quello che ha offerto ed offre l'Archivio Datini di Prato (Firenze) per la conoscenza del mezzo secolo di vita economica occidentale, che si inizia attorno il 1360. Questa collezione è soprattutto fondamentale per le informazioni sulle fiere di Lione, nonché sulla industria, banca e mercatura fiorentine: argomenti tutti che mi stanno impegnando in uno studio esteso sul Cinquecento fiorentino e toscano in genere, visto, ovviamente, nell'immenso quadro dell'economia europea ed extra-europea.

Dalla stessa raccolta estrassi, qualche tempo fa, una girata su cambiale, anteriore di quasi un secolo a tutte quelle finora conosciute; e, approfondite le ricerche in tal senso, ne scoprii delle altre pressoché contemporanee. Sono lieto di informarne questo Congresso, tanto più che uno di questi titoli fu girato proprio in Terra spagnola, da un mercante fiorentino a un banchiere spagnolo, nel 1537 (5).

(4) Vi sono, inoltre, circa 100 pezzi ripartiti tra i Casati Baccelli, Bartoli, Brandolini, Ridolfi e Sernigi.

(5) Ecco la trascrizione della lettera di cambio contenente la più antica *girata*:

recto

† Jesus, Maria. Addì 6 d'aosto 1519.

Paghate a uxo per questa prima di cambio a Nichola Bonciani duchati cin-

Il nucleo basilare dei documenti da me compulsati si trova in una filza riguardante, come molte altre, l'attività di una delle più belle e significative figure di operatori economici e di uomini politici, di umanisti e di mecenati che abbia avuto Firenze: Filippo di Filippo Strozzi. Come questo fascicoletto di documenti sia affluito nella raccolta di quelli di Filippo, è facile spiegare: fu egli socio accomandante nella compagnia che ebbe gerente in Siviglia un altro fiorentino: Francesco di Giovanni Lapi. Si tratta degli atti costitutivi della società, di estratti conti rimessi da corrispondenti dal Messico e Terra Ferma, di bilanci e conti economici compilati dal Lapi o

quanta d'oro larghi, per la valuta qui da Bartolomeo Ginori e Angelo Strozzi e comp.; e ponete per la d'avixo. Dio vi guardi.
† Paghate chome si dicie di sopra.

Giovamframceschо Strozzi in Napoli.

Aceptтata. Pagateli per me Niccola / a Antonio Salvetti e comp. lanaiuoli.	Prima.	*tergo* Domino Federigho Strozzi, im Firenze.

(Archivio di Stato di Firenze (A.S.F.), *V serie Strozziane* ,n. 1088.)

Di questo titolo ho rinvenuto la registratura nel libro-giornale del trattario Federigo Strozzi, dove è, naturalmente, confermata la girata (A.S.F., *V S. Strozziane*, n. 85, c. 239 t.).

L'altra lettera di cambio è la seguente:

recto

† Addì 10 di septenbre 1537. ▽ 100, a maravedì 378 per ▽
Paghate a uso per questa prima di cambio a Francescho Botti scudi cento, a mar. trecento septantotto per ▽ la valuta qui da Francescho et Bartolomeo del Bene e comp.; et ponete a mio conto. Dio vi guardi.

Philippo di Federigho Strozzi in Lione.

Aceptata per Franc. Lapi e Comp.	Son contento nel Banco di Cristofano e di Martines, Franc. Botti e comp.	Prima	*tergo* Domino Franc. Lapi in Sibilia

(A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1088).

Il trattario di questo titolo è il protagonista principale dei fatti che vado ad esporre in questa comunicazione. Il girante è uno degli operatori economici più attivi in Siviglia e con il Nuovo Mondo.

Con queste due cambiali girate rinvenni anche assegni bancari girati: il tutto sempre di epoche anteriori al 1570.

da suoi procuratori, una volta cessata l'azienda, e di estratti conti di rapporti con qualche altro soggetto, fra cui quelli di assicurazione (6).

Poiché i bilanci e conti perdite e profitti non sono prodotti a intervalli di tempo regolari e, soprattutto, brevi — ne abbiamo uno solo, giacché non si procedeva a chiusure periodiche di esercizio — non ci è concesso di conoscere che minimamente la gestione dei cinque anni e più di vita dell'azienda. Sui rapporti transcontinentali, invece, abbiamo dei particolari attraenti, in quanto disponiamo di conti di netto ricavo — spiccati dal commissionario oltre mare —, dove, alla enunciazione del prezzo lordo di vendita, sottostà la specificazione dei costi tutti sopportati da lui, successivamente alla partenza dall'Europa della nave: qualche cosa di più, perciò, dei semplici costi di vendita: io impiegherò il termine « costi di traslazione », volendo intendere con questo il trasferimento del bene, oggetto di scambio, dal luogo di vendita fino alla consegna all'acquirente: non solo, pertanto, i costi di trasporto (nolo e porto), ma anche le « imposizioni » e i diritti regali, le commissioni e senserie, ecc., che si manifestano nelle varie tappe onde il bene, appunto, passa dal Continente europeo nelle mani del consumatore americano.

Due di questi documenti sono in ispagnolo; gli altri sono in lingua italiana, ma non vi mancano le infiltrazioni spagnole. Il solo conto perdite e profitti superstite rimanda a una precedente compagnia (stabilita a Cadice), pure diretta dal Lapi, della quale sorprendiamo e apprendiamo intense operazioni fra la Penisola iberica e l'Italia, la Francia, le Fiandre, Madera e le Canarie; ma nulla in merito a legami transatlantici.

I bilanci sono cinque: uno concerne le conclusioni dell'attività della compagnia Borghini e Gondi di Cadice, addentellata con la nostra, dell'anno 1541; dei restanti, uno del 1537 documenta lo stato patrimoniale della compagnia principale, allora cessata, e gli altri sono afferenti a momenti particolari della gestione di liquidazione, spesso completati con notizie sulla consistenza delle attività, notizie che fanno conoscere assai bene il mercato spagnolo, oltreché la serietà commerciale di alcuni soggetti trapiantati nel Nuovo Mondo.

Gli estratti conti sono quasi sempre desunti da conti correnti intessuti con particolari corrispondenti, fra cui i Capponi di Firenze e di Pisa e gli

(6) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090.

Strozzi di Lione; sono assai interessanti quelli dei premi (attivi) e dei danni di assicurazioni che assumeva la compagnia.

Nella stessa filza si trovano, poi, due estratti conti emessi da Francesco Botti (che operò lunghi anni in Siviglia), in uno dei quali si hanno le ultime notizie dell'azienda Lapi, il cui processo di liquidazione non era ancora spento nel 1548, dal 1537, a motivo dell'estrema lentezza nella realizzazione di alcuni crediti verso persone talvolta fallite; ma questi documenti li sfioro appena sotto quest'ultimo riguardo, non potendo estendere oltre questa comunicazione; essi saranno sfruttati nel promesso studio sull'economia fiorentina del tardo Rinascimento, ove un lungo capitolo riguarderà « i fiorentini in Ispagna, prima e dopo le grandi scoperte ».

Vi è, poi, la massa enorme di corrispondenza: tre filze (7) di quasi 1000 lettere, concernono essenzialmente gli interessi di Filippo e vi ho tratto ben undici lettere scritte dal Lapi al suo « maggiore » (8) Filippo, a Giuliano Capponi e a Giovanfrancesco Bini e Palla Strozzi di Lione: tutte di altissimo interesse, soprattutto per le notizie che offrono sulle condizioni dei mercati spagnoli e dei risultati primi e loro derivazioni delle scoperte d'America.

Fra le lettere dirette al Lapi, ne ho rinvenuta una degli eredi di Niccolò Duodo da Venezia e una importante per la storia generale — scritta da Lione da un altro Filippo Strozzi, il figlio di Federigo, il 10 settembre 1537 — che diffonde all'estero i primi ragguagli sulla battaglia di Montemurlo, del 2 agosto, e sull'avanzata turca in Occidente (9). Quest'ultimo argomento prova con quanto impegno di seguisse ogni movimento dei turchi e come si provvedesse a informarne i connazionali, ovunque essi

(7) A.S.F., *V S. Strozz.*, nn. 1207, 1208 e 1209.

(8) *Maggiore* era colui che nell'azienda aveva preminenza, derivantegli, non che dall'entità dei capitali conferiti, dal prestigio personale.

9) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Lettera di Filippo di Federigo Strozzi di Lione a Francesco Lapi in Siviglia, del 10.9.1537: « ... per la mia ultima vi detti aviso come messer Filippo, con li altri fuorusciti, erono andati verso Firenze con sei milla fanti e se sapevano governarsi sarevono entrati dentro, ché non erono provisti quelli di dentro di cosa alchuna ... a Montemurlo, dove si afrontorno ..., furno fatti prigioni il nostro maggior messer Filippo con circa 50 altri fiorentini et si truova ne la fortezza, prigione del Signor Alexandro, quale li fa buona cera ... Il turcho mese in Puglia 20 mila huomini e chavalli e prese Castro et certe altre terre: pensasi farà qualche gran cossa, ché alla Valona si truova 500 vele »: una bella flotta, ormeggiata nella Baia di Valona, a sbarramento del Canale d'Otranto!

fossero. Per poter cogliere ulteriori elementi sui rapporti della Spagna con l'America, ho, poi, letto tutte le restanti lettere di questa collezione, pertinenti a Filippo, comprese molte — interessantissime — cifrate a numeri (quasi tutte concernenti, però, le manovre politiche a Roma, Bologna, Ferrara e Venezia, prima e posteriormente all'uccisione del Duca Alessandro de' Medici). Fra tutte, sono pregevolissime le decine e decine scritte da Lione da Neri Capponi, che fu uno degli operatori più influenti nel grande centro fieristico della vallata del Rodano; quindi, sono passato all'esame di ogni altra lettera proveniente dalla Spagna o direttavi, che potesse recare un contributo a questo modesto mio lavoro.

Ho esplorato le filze delle cambiali (tra cui quella delle più antiche girate rammentate dianzi) — ricavandone tre titoli spiccati dal Lapi (10) — e centinaia di estratti conti e bilanci (11).

Infine, una molteplicità di libri di conti: libri di fiere, giornali, mastri, ricordanze e registri di costi. Purtroppo, mancano quasi tutti i registri di Filippo Strozzi, del periodo da me indagato ad eccezione di un giornale che concerne la compagnia di « battilori » di Firenze (12) e il così detto « libro di muraglia », dove venivano annotate le spese di rifinitura del celebre Palazzo attorno al quale allora era dedito il Cronaca (13).

Due fondi diversi dello stesso Archivio mi hanno messo a contatto con altri documenti di attività mercantesca fiorentina in Ispagna e di là con l'America (14).

(10) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1282. Sono tutte e tre del 19 maggio 1535 e sono tratte su Giovanfrancesco Bini di Lione (due) e su Averardo e Pietro Salviati della stessa Città.

(11) ASV., *S. Strozz.*, nn. 1087, 1088, 1089, 1090, 1164, 1282.

(12) In quel periodo, a Firenze, erano numerose la società di « battilori »: oltre a quella di Filippo, ricordo, delle più cospicue, le seguenti: Lorenzo Strozzi e Antonio Canigiani; Bernardo Uguccioni e comp.; Leonardo Ginori e G. B. Pitti; Antonio di Paolo di Dato e Lorenzo di Giunta e comp.; Luca di Matteo da Panzano e comp.; Gherardo Bartolini e comp.

(13) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 104: « Questo libro, chiamato di muraglia, segnato A, è di Lorenzo e Filippo di Filippo Strozzi, i(n) nel quale terremo chonto della muraglia del loro palazzo ... ».

(14) A.S.F., *I S. Strozz.*, n. 284, c. 4 r.: « 1558, in Sibilia. Carico delle navi di questo mese di novembre delle Indie di Terra Ferma, Nuova Spagna et Cavo di Honduras venute in Sibilia, che hanno l'infrascritte robbe ... »: si tratta di un conto, su due facciate, dei *pesos* d'oro e dei marchi d'argento pervenuti di colà a « S. Maestà », a « mercanti e particulari », agli « heredi di quelli che son morti nelle Indie », ecc.; nella carta precedente trovasi lo stesso testo in lingua tedesca. Su

Pochi documenti di rapporti italo-spagnoli della prima metà del '500 si rinvengono, invece, nell'Archivio di Stato di Pisa, almeno allo stato attuale delle ricerche; nessuno pertinente, comunque, ad affari transoceanici (15).

Sempre fra i manoscritti, un'altra indagine importante è stata quella (che conduco da anni) sulle così dette « pratiche di mercatura », cioè i manuali che si formavano nell'ambito aziendale, originariamente o per riproduzione o per acquisto, integrandoli e aggiornandoli, via via, su tutto ciò che era attinente all'esercizio dell'attività commerciale: gli antesignani dei manuali di tecnica mercantile e bancaria, che hanno il capostipite nel volume di Francesco di Balduccio Pegolotti (circa 1340) e che sono numerosissimi nel '500, ma dei quali è stata, al tempo loro, trascurata la riproduzione a stampa, appunto per la forte variabilità della materia e i conseguenti aggiornamenti da apportarvi. Essi sono strumenti indispensabili al cultore di storia economica, non solo per l'orientamento sulle piazze mercantili e sugli usi di esse, ma, soprattutto, per chiarire gli intricati sistemi di misure e monete e segnatamente l'entità dei cambi, nonostante che la mancanza o l'approssimazione della data possa spesso lasciare dei dubbi.

È d'uopo che io metta in rilievo la considerevole diffusione di simili dissertazioni sulle piazze spagnole di grande affermazione cinquecentesca, oltreché su quella di Lione, che viene assai spesso presa a pilastro di riferimento: è evidente che a Firenze e a Pisa — dove, appunto, ho

questo documento, la cui funzione è evidente, ritornerò nel mio studio sul Cinquecento economico fiorentino.

A.S.F., *Acquisti e doni, R°. Acquisto Galletti*, n. 286/3: « 1525. ... Questo libro è di Francesco di Rafaello Ghucci, in sul quale scriverà debitori e creditori e altro apartenente a ditto Francesco per la sua andata di Spagna ... Principiato questo dì 27 d'oghosto 1525 » (giunge sino a tutto il 1527). È un libretto di cc. 131 scritte, che si divide in tre settori: 1) conti (di cassa e delle spese di vitto e altro durante il viaggio in Ispagna); 2) descrizione di questo viaggio, con innumerevoli soste, da Roma a Siviglia, durato oltre sei mesi (è interessantissimo: e perciò ne sto curando la riproduzione nel « Bollettino della Soc. Geografica Italiana »); 3) copialettere, con qualche informazione notevole sull'abbondanza delle perle in Siviglia (c. 29 t.), sul ritorno del « Vespuccio nostro fiorentino » dalle Indie (c. 29 t.) e su alcuni italiani che operavano in Ispagna ed in America. Costui era sicuramente a servizio di Bastiano da Montauto, perché lo definisce « maggior mio ».

(15) Secondo notizie fornitemi da un mio diletto assistente, il Dott. Aviano Marinai, le località della Spagna contemplate nei documenti di colà sono Barcellona e Valencia, e non i grandi centri del commercio transatlantico.

incontrato questi manuali — si imponeva la profonda conoscenza di quei luoghi; ma anche ad Anversa è riservato il posto che le compete (16).

Circa le opere a stampa non dirò più di quanto ho accennato nell'introduzione: ché non devo recensirle. Non posso fare a meno, però, di lamentare nuovamente l'estrema scarsezza di pubblicazioni recenti sulle fonti vive — precipuamente quelle spagnole —, con approfondimento dei temi che ho indicato addietro e che mi sembrano fondamentali: le opere, generale una e specifica l'altra, di Clarence Haring e di Earl Hamilton, con la serie di monografie di André Sayous, hanno dato il via e da tempo aspettano che altri studiosi si esercitino in questo che è il campo più complicato e delicato, perché mentre nuovi popoli vengono conquistati alla civilità mediterranea e le monarchie si consolidano, affiorano i motivi economici più moderni (17).

2. L'8 maggio 1532, in Firenze, allora avviata al regime ducale, si riunirono Filippo Strozzi, Giuliano e Piero Capponi e Francesco Lapi, per

16) Nella Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze ho rinvenuto dei manuali del genere molto importanti: a) Domenico Bettini, *Discorso sopra monete e cose mercantili*, s.d., ma di mano della fine del 1500 (*Manoscritti*, II, 42); b) Anonimo, *Pratica di mercatura*, fine sec. XVI (*Manoscritti, Conventi*, G. 4. 1139); c) Girolamo da Lucca, *Trattato de' cambi et de' marchi per Lione*, 1416, ma aggiornato (*Manoscritti, Conventi*, B. X, 1566); d) Anonimo, *Pratica di mercatura*, dell'ultimo quarto di secolo XVI (*Manoscritti, Conventi*, C. 8, 1851). In questo è interessante la seguente impressione sulla piazza sivigliana: « In Sibilia il più del tempo vi suole essere larghezza, perché vengono le nave dell'Indie e portono molto oro e molto argento, che la più parte si batte insieme con quello che viene dalle mine che sono in Spagnia ...; ma alcune volte, quando le nave d'India tardano assai a venire, vi è mancamento di contanti et la piazza stretta ».

Nell'Archivio di Stato di Pisa, *Archivio Alliata*, nn. 17 e 69, ho trovato due altri pregevolissimi volumi della stessa categoria, sul secondo dei quali — che è uguale al precedente, con alcune integrazioni — è dichiarato l'autore, o, meglio, il rifacitore ed aggiornatore: Vincenzo Resci, e la data: 16 giugno 1557; ma in entrambe vi sono aggiunte posteriori. Sono stato sorpreso al constatare che la tattazione di apertura di esse è la medesima della « Notizia de' cambi » del Davanzati, la quale, è risaputo, fu scritta nel 1581. Comunque, bisogna andar cauti nell'accusare di plagio il banchiere-economista fiorentino. Le suddette « pratiche » sono state trascritte, sotto il mio controllo, da un mio allievo, facendone parte, con uno studio, della sua tesi di laurea (L. Monti, *Sulle tracce dei principali mercati dell'Europa e del Levante, nella seconda metà del Cinquecento, attraverso alla materia di due « pratiche di mercatura » pisane*, Università di Pisa 1950-51).

(17) In fondo a questo scritto trovasi l'elenco delle principali opere consultate.

legarsi con un patto di società, che, cinque giorni dopo, era perfezionato, per aver efficacia dal 1° novembre successivo.

Uno Strozzi, e per giunta dei maggiori, non che nel campo dei commerci, in quello della politica, e due membri del Casato Capponi non potevano rimanere estranei ai grandi cimenti transatlantici, dopo che, alla fine del secolo precedente e nei primi anni di quello in corso, non pochi fiorentini avevano giuocato un ruolo importante nei rapporti mercantili instaurati dai portoghesi con le Indie orientali, dopo che Amerigo Vespucci aveva addirittura dato il nome al Nuovo Continente e decine e decine di fiorentini avevano operato ed operavano in Ispagna, allacciandosi spesso al Centro America, e proprio quando, diffusesi le migliori cognizioni sulla seconda serie di scoperte — Messico —, giungeva l'eco dell'avanzata di Francisco Pizarro, Strozzi e Capponi dovevano portare il loro contributo di capitali nello sfruttamento e nella valorizzazione del Nuovo Mondo. Ma tutti costoro, essendo impegnatissimi — dalle grandi aziende di Lione e Roma, il primo, da quelle di Firenze, Pisa e Napoli i Capponi, che rivestirono pure delle cariche pubbliche (18) —, limitarono tale partecipazione ai propri capitali pecuniari.

Filippo Strozzi è, sotto ogni aspetto, una delle figure più importanti del suo Casato: è figlio di Filippo il Vecchio (19), ben noto per aver commesso a Benedetto da Maiano la costruzione del mirabile Palazzo fiorentino (20); è una delle figure più interessanti del '500, la vera figura del mercante politico che annuncia la conclusione del Rinascimento: industriale, mercante e banchiere in Patria, stabilì aziende, con intervento spesso anche di persona, oltreché di capitali, a Lione, a Roma, a Napoli, operando intensamente fino nei lontani angoli del Mar Nero, in Serbia, in Austria, in Ungheria: si può ben dire che in tutto il mondo allora conosciuto giungevano merci e crediti che provenivano dalle aziende impiantate da questo uomo geniale (21). Attivissimo nella politica, con impor-

(18) V., più avanti. Per la *scritta di compagnia*, A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090 (ve ne sono due copie estratte l'anno 1539).

(19) Dal padre, appunto, che morì quando il figlio era treenne, questi prese il nome, in sostituzione dell'originario Giovan Battista.

(20) Di questo è sopravvissuto il «libro di muraglia» (v. nota 13).

(21) Per restare nel campo economico, egli era — come molti suoi concittadini, versatilissimi — allo stesso tempo industriale, banchiere e mercante: e soprattutto era un grande dirigente: una manifica espressione dei grandi operatori economici fiorentini del Cinquecento.

tanti missioni (22), la sua avversione ai Medici doveva portarlo, dopo Montemurlo, alla morte, prigioniero in Firenze, nel 1538, appena cinquantenne (23).

Giuliano è il figlio di Piero Capponi; ebbe una parte preminente nel sistema di aziende Capponi che fiorirono a Lione, Londra, Valencia, Tolosa, Napoli, Roma e, soprattutto, a Pisa, nel periodo in cui questa Città si risollevava dal letargo, secondo l'attestato delle numerose costruzioni cinquecentesche che addirittura le mutarono volto. Non rimase estraneo alla politica, tanto è vero che nell'anno della fondazione della Compagnia in argomento, fu nominato Senatore (24). L'altro Capponi è figlio di Niccolò di Piero ed è, quindi, nipote del primo; fu anch'egli a lungo a Lione e a Pisa, oltreché in Patria, dove, negli ultimi anni di sua vita (1565), fu, pure, Senatore (25). Anch'essi fuorusciti, finirono, però, col rientrare in Città.

Questi tre soci, che erano, ovviamente, gli accomandanti, affidarono la gestione della nuova azienda impiantata sui loro capitali a Francesco Lapi, associandoselo.

Chi sia esattamente questo ardimentoso mercante, o meglio quali siano state le sue origini e i suoi precedenti, avanti di entrare in questa combinazione ed in una precedente (di cui presto dirò), non mi è dato di conoscere, nonostante l'ampliamento delle mie ricerche fatto in tal senso nei documenti dello stesso fondo strozziano e di altri dell'Archivio di Firenze e nelle principali pubblicazioni sulle famiglie fiorentine del '500 (26), che pure ne contemplano a centinaia. Il fatto che il suo nome non figuri nell'elenco di « navigatori, banchieri e mercanti italiani », offertoci dal Gribaudi (27) e

(22) Sono note le sue ambascerie a Papi ed al Re di Francia.

(23) Vi sono molte biografie su quest'uomo; ma la parte della sua vita dedita agli affari è trascurata: lo stesso fratello Lorenzo tacque su questo aspetto, pur avendolo dichiarato a dominare il titolo della biografia che ne scrisse (ho sotto mano l'ediz. francese: *Vie de Philippe Strozzi, premier commerçant de Florence et de toute l'Italie, sous les Regnes de Charles V & de François I*, La Haye (e a Parigi, presso l'Autore), 1762 (per Autore si deve intendere « traduttore »). N. 4.1.1488 = M. 18.9.1538.

(24) Nato il 4.9.1476; m. l'8.7.1565.

(25) Nato il 19.5.1504; m. il 22.5.1568.

(26) Nel GAMURRINI (*Istoria genealogica delle famiglie nobili toscane et umbre*, v. II, 1671, p. 426), è rammentato un Giovanni Lapi (di Michele di Silvestro), che non può essere il padre del nostro, avendo egli sposato nel 1519: amenoché non siano state tarde, secondo nozze.

(27) P. GRIBAUDI, *Navigatori, banchieri e mercanti italiani nei documenti degli*

neanche nei volumi finora apparsi del « Catalogo » (28), non significa nulla: anzi prova che tali collezioni di documenti, pur essendo abbastanza complete, non hanno valore assoluto, non sono sufficienti a far conoscere l'attività degli stranieri in Ispagna ed in ispecie i loro rapporti col Nuovo Mondo; a parte il fatto che il Lapi ha sicuramente operato in Ispagna e con l'America Centrale dopo avere fatto questa compagnia con lo Strozzi e i Capponi, a due di essi era stato legato da una precedente compagnia « di Cadice », della quale abbiamo notizia in un altro atto costitutivo di società del 1534 (29) e in un bilancio del 1537 (30) e della quale possediamo il conto « avanzi e disavanzi » redatto nel 1535 (31).

Da quest'ultimo — a parte gli elementi interessanti la gestione, che considererò nell'apposito paragrafo — siamo informati che i soci erano:

1) « Filippo Strozzi e comp. di Lione »;
2) « Piero e Luigi Capponi e comp. di Firenze »;
3) « Francesco Lapi proprio ».

Come vedesi, Luigi Capponi (uno degli elementi più in vista del Casato nelle aziende di Firenze e di Pisa) fu poi rimpiazzato da Giuliano. Ma principalmente è da rimarcare il fatto che in quella società Strozzi e Capponi intervennero con le rispettive compagnie lionese e fiorentina; è forse la prima volta che ci troviamo di fronte alla partecipazione di compagnie in altre: in tal modo la partecipazione meramente capitalistica ad un'impresa appare evidente, più chiara, più rafforzata.

Del capitale, essendo fonte di queste notizie un conto perdite e profitti, nulla sappiamo; né possiamo risalire alla sua entità dalla cognizio-

Archivi notarili di Siviglia (Sec. XVI), in « Bollettino della R. Società Geografica Italiana », s. VII, v. I (a. LXX, v. LXXIII), 1936; per i fiorentini: pp. 16-21.

(28) Per i dati esatti e completi sul *Catálogo de los Fondos americanos*, vedi in fondo.

(29) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Atto costitutivo dalla Compagnia Borghini & Gondi di Cadice, 1534.

(30) A.S.F., loc. cit., « Bilancio del libro segnato E, n. 2, di Francesco Lapi & comp. di Sibilia » del 31.10.1537. Leggo, precisamente: « Lapi di Calis di prima ragione, vecchia ».

(31) A.S.F., loc. cit., « 1535, Partite di avanzi e disavanzi della ragione di Franc. Lapi di Calis vecchia, per l'adrieto ». Questo conto fu inviato a Lione a Giovanfrancesco Bini — il valentissimo fattore colà di Filippo Strozzi — per rimetterlo a quest'ultimo; esiste la copia della lettera di accompagnamento (A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1208, 84).

ne delle quote di utili attribuite ai soci (1/2 al Lapi e il restante a metà fra Strozzi e Capponi), poiché in tale spartizione non si prendeva a riferimento il capitale o almeno la parte reale di esso; tuttavia, mi pare indubitato che le due potenti società siano intervenute con eguali apporti e che per il Lapi sia stato tenuto debito conto dell'apporto personale.

Questa compagnia — pur essa, sicuramente, di accomandita — si sarà chiusa con il sorgere in *Calis*, nell'agosto 1534, di un'altra, dove agiva il solo Lapi e sulla quale ritornerò.

Nello stesso conto perdite e profitti notiamo che la compagnia era attiva a Cadice il 12 febbraio 1532 (32); ma essa aveva avuto principio parecchio avanti, se badiamo all'elevato numero — 348 — delle carte del mastro esaurito prima di quello in corso e dal quale è appunto ripreso il saldo.

Nell'atto costitutivo della nuova compagnia l'oggetto sociale è chiaramente specificato: « per trafficare et exercitare nel Regno di Spagna et particularmente per fare residentia nelle Città di Sibilia et di Chalis » (33): certo, il Lapi, doveva proprio fissarsi in queste due località che, nell'epoca, si disputavano il monopolio degli imbarchi e sbarchi, nel movimento delle merci con l'America (34), e che erano forse allora le piazze di maggiore attrazione nel mondo, appunto perché il Messico si andava organizzando nella richiesta di prodotti e soprattutto nella emissione dalle sue miniere dei metalli nobili e perché vastissime altre zone si andavano conquistando al dominio coloniale spagnolo.

Io penso, però, che il Lapi non sia stato in Ispagna per molti anni prima del 1532. Nell'interessante libro di conti e copialettere del mercante fiorentino Francesco di Raffaello Gucci, relativo alla sua « andata di Spagna » — che ho rammentato —, non appare il nome Lapi fra quelli che costui indica di mercanti concittadini operanti in Siviglia, Cadice, Granata, Malaga, Valladolid, Villaleón, Medina; ma, è da tenere presente che egli sostò brevemente a Siviglia e a Cadice: circa due mesi, attorno il marzo 1526 (35). Sarà interessante su questo soggetto la ricerca nei molti docu-

(32) Nel documento è indicato l'anno 1531; ma ho potuto accertare che il Lapi usava lo stile fiorentino, nella datazione.

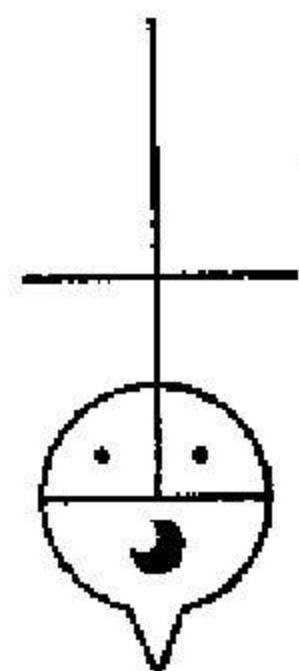
(33) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, c. 1, Atto costitutivo del 1532.

(34) J. Canu, *Le Nouveau Monde et l'or espagnol*, t. IV, I. della *Hist. du Commerce*, Parigi 1951, pp. 71-72.

(35) A.S.F., *Acquisti e doni, R°. Acquisto Galletti*, n. 286/3, cc. 24-131.

menti conservati a Siviglia, che ancora si debbono, prima di pubblicarli, studiare: cosa alla quale mi accingo.

La ragione sociale, come proprio dell'epoca odierna, riguardo alle società in accomandita, comprendeva soltanto il nome dell'accomandatario: « questa Compagnia d'accomandita dica et canti i(n) nome di Francesco di Giovanni Lapi e compagni tanto in Sibilia quanto in Chalis » (36).

Il « segno » era quello che qui riproduco, nel quale, come vedesi, figura una delle tre mezzelune caratteristiche dello scudo strozziano (37).

Di esso è immediatamente precisato che allo spirare della società « resti a Filippo Strozzi et per li altri non si possa usare ». Questo segno secondo il costume dell'epoca, lo ritroviamo nelle cambiali spiccate da Francesco Lapi, e in una lettera scritta dal medesimo, con la leggera variante dell'aggiunta di una « L » maiuscola nell'angolo destro superiore della croce: il Lapi ha voluto affiggere il suo nome nel segno dell'azienda nella quale aveva tanta parte.[38]

Fin qui si è visto l'elemento personale di questa azienda; passiamo ora al componente reale, al « corpo di accomandita ». Esso fu fissato in « 16.000 ducati d'oro in oro larghi, in denari contanti di maravedi 335 per ducato »,[39] e fu sottoscritto nelle seguenti quote:

a) Filippo Strozzi	duc.	6.440	cioè mar.	2.157.400	(40,25 %)
b) Giuliano e Piero Capponi .	»	5.520	» »	1.849.200	(34,50 %)
c) Francesco Lapi	»	4.040	» »	1.353.400	(25,25 %)
Totale	duc.	16000	cioè mar.	5.360.000	

(36) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Atto costitutivo del 1532, c. 1.

(37) Questo « segno » trovasi soltanto in una delle due copie dell'atto costitutivo del 1532.

(38) Per le cambiali, v. nota 10. La lettera è quella indirizzata a Palla Strozzi, in Lione, in 21 giugno 1536 (A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090).

(39) Offro un breve elenco dei rapporti fra le monete che appariranno in questo scritto, che ho desunto dalle monografie del Sayous e dalle opere di Hamilton e Haring (v. Bibliografia) e soprattutto dai documenti consultati:

— rapporti-base dei *pesos*:

maravedi 450 = 1 peso d'oro di mine
» 360 = 1 » » migliore del comune
» 300 = 1 » » comune

Tale capitale doveva essere versato per metà il 1° novembre dello stesso anno (giorno di entrata in vigore della compagnia) e per il resto entro il marzo 1533, con carico di interessi, nel caso di ritardato versamento, così come di abbuoni di sconto, qualora si fosse fatto in anticipo (40).

È interessante soffermarci sulla maniera onde Filippo fu liberato dal suo impegno a tale titolo:

1) mar.	1.143.750,	per ▽ di m. 3. 364 disponibili a Lione, per la ragione vecchia [41];
2) »	562.000,	tratti in Villaleón a Franc. Corsini;
3) »	562.500,	accredit. nella stessa fiera da Rinaldo Strozzi;
4) »	146.250,	per Δ di m. 425.3 tratti a Lione in fiera di Pasqua;
5) »	500,	addebitatone Fil. Strozzi e comp. di Lione.
mar.	2.415.000,	che sono la valuta di duc. 6.440 [42].

Per gli utili era prevista una ripartizione di soldi 7 per lira (ossia 7 per 20: il 35 %), per il primo e il terzo socio, e di soldi 6 per lira (30 %) per i Capponi.

maravedi 272 = 1 peso d'oro di *tepuzque* (introdotto nel 1536; poi prese il nome di « peso messicano »; conteneva una lega di rame)

— sottomultipli del peso di *tepuzque*:
peso 1 = 8 tomini
tomino 1 = 12 grani.

— valori di altre monete in *maravedi*:

1532-35:	duc. di moneta	1 = 350	maravedi	(conto « avanzi e disav. »)
1532, mag.:	duc. d'oro	1 = 335	»	(scritta di compagnia »)
1533, mag.:	duc. d'oro	1 = 375	»	(conto « avanzi e disav. »)
1533, 3. 12:	duc. di carl.	1 = $351\frac{2}{5}$	»	(» » »)
1533, 3. 12:	lira di gr.	1 = 1200	»	(» » »)
1533, 3. 11:	scudo di sole	1 = $350\frac{1}{7}$	»	(» » »)
1536, ag.:	scudo di marco	1 = 360	»	(» a Palla Strozzi)

Altri valori delle diverse valute sono enunciati, nei documenti qui trascritti, a fianco della valuta trasformanda, ad opera dello stesso scrivano.

(40) A.S.F., loc. cit.

(41) Lo scudo di marco è qui computato pari a 340 maravedi; mentre tre anni dopo (v. nota 39) il rapporto sale a 360.

(42) Quanto sopra risulta dalla lettera del 5 agosto 1533 del Lapi diretta al Bini a Lione (A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1208, 84). Questo totale in mar. discorda dal valore, pure in mar., dato più su, della quota di capitale di Filippo: gli è che la trasformazione dei ducati è avvenuta ai cambi di 375 e 335, rispettivamente.

Se mettiamo tali percentuali di utili in relazione con le quote di capitale, notiamo come gli accomandanti vengono retribuiti nella stessa misura proporzionale: facendo influenzare i tassi di utili loro relativi dai tassi di capitale (rapporti 35 : 40,25 e 30 : 50), risulta, infatti, un tasso eguale di 28 %; mentre per l'accomandatario questo tasso è molto più elevato: visto che Lapi e Strozzi ricevono la stessa entità di utili, se risaliamo ai rispettivi capitali e supponiamo proporzionalmente eguale la retribuzione del capitale pecuniario, dobbiamo concludere che nella maggiore quota di utili attribuita al gerente rispetto al numerario investito, sta, la rimunerazione per l'altro capitale — l'apporto personale — conferito dal medesimo: la differenza, allora, fra le quote di capitale di costoro — e, cioè, ducati 2.400 — si può assumere come valutazione di tale apporto personale: evidentemente tale opera, la cui portata è intuibile, non era apprezzata adeguatamente!

Non era consentito alcun prelievo di utili avanti lo scioglimento della compagnia, fissato a sette anni di distanza (1° nov. 1537); si faceva eccezione per Lapi, nella misura di 80 ducati l'anno, con imputazione al conto corrente, per farne il « ragguaglio » alla fine della compagnia.

L'oggetto sociale e con esso la responsabilità del gerente sono nettamente precisati da questo passo dell'atto costitutivo: « el governo di detta compagnia d'acomandita son d'accordo che principalmente sia di detto Francesco Lapi tanto di Sibilia quanto di Chalis, el quale a uso di buon governatore debba exercitare la sua persona in mercatantie, chanbi, comessioni, sicurtà e ogn'altra cosa che lui giudicherà che sia lecita et utile e condurre robbe da luogo a lluogo di qualunque parte e in qualunche luogho, non si intendendo, però, che possa mandare arme in terre di infedeli o altre mercantie vietate dal principe et né oro né argento choniato o sodo senza expressa licentia del principe ». Ad esso brano occorre collegare questo, che trovasi verso la fine dell'atto: « le sopradette parte obrigono l'uno all'altro loro et loro heredi e beni presenti et futuri ».

Resta così chiaramente definita la responsabilità dei soci, che è assoluta, completa, per l'accomandatario — con la formula tipica, nell'introduzione del primo brano, quale essa è definita dalle legislazioni odierne — e che si deve considerare sotto due aspetti nei riflessi degli accomandanti: responsabilità esterna, cioè verso i terzi, che non sussiste, tanto è vero che i nomi di questo gruppo di soci non figurano nella ragione sociale, conformemente a quanto vige oggi; responsabilità, interna, nell'ambito di

tutti i consoci, che è illimitata e solidale, contrariamente alle odierne disposizioni: il che è da spiegare con il fattore mandato, che non esula completamente da questo contratto: se e in quanto l'accomandatario si sarà comportato « a uso di buon governatore » (leggi « amministratore ») i compagni si assumeranno le conseguenze delle obbligazioni contratte dal gerente. Quindi, in questi primi contratti di società in accomandita, l'accomandante, in fatto di responsabilità che eccede il capitale sociale, e nei limiti della regolarità del comportamento del o dei gerenti, espone il patrimonio suo come quello di questi ultimi, ma senza che compaia nei rapporti di simili funesti frangenti con i terzi: ed in ciò solo è un accomandante in senso moderno. Io penso che questa responsabilità dei soci accomandanti, che così si traduce in termini pratici, concreti, reali, è da interpretarsi come contrappeso al forte rischio assunto dall'accomandatario, la cui opera — si è visto — ottiene assai magra remunerazione.

Fin qui l'importanza di tale disposizione per la storia delle società commerciali; essa dice ancor più per la storia dell'evoluzione capitalistica e per la conoscenza della figura del mercante dell'epoca.

L'affermazione della società in accomandita, ancorché non piena, conclude una delle tappe della dissociazione del capitale dal lavoro, che sarà più marcata dall'avvento della società anonima.

Se ci portiamo più da presso agli elementi personali dell'associazione, avvertiamo come, accanto alla figura ormai consueta del mercante, che, all'insegna del nome della sua famiglia, espone ai rischi di un'impresa, investendoveli, i propri capitali ed in aggiunta si accolla la responsabilità di quelli altrui — anche se questi valgono a dare maggiore « corpo » all'azienda — si erge la nuova figura del mercante capitalista — o, meglio, del capitalista che non fa mercatura —, che è un prodotto dell'ultimo periodo del Rinascimento.

Lasciamo stare i Capponi e badiamo soltanto a Filippo Strozzi, di cui, principalmente come mercante, banchiere e industriale (egli fu anche « battiloro ») nessuno mai si è occupato, all'infuori dell'Ehrenberg (43), il quale, però, fu ben lontano, essendo sprovvisto della documentazione che ora si offre a noi, dal modellarne compiutamente la figura: né io intendo far ciò, in questa sede. Mi limiterò a dire che Filippo fu essenzialmente un uomo di

(43) R. Ehrenberg, *Das Zeitalter der Fugger*, vol. I, Jena 1912, pp. 298-301.

affari, ed in ciò fu grandissimo; nella politica fu coinvolto suo malgrado, soprattutto dai suoi famigliari. Dopo un attivo e proficuo periodo a Lione, dove aveva l'ottimo fattore Giovanfrancesco Bini, si spostò spesso, anche e soprattutto per questioni politiche, finché lo ritroviamo a Firenze, nel maggio 1532, quando sta per lasciare la città che non rivedrà più, se non dalla grata della prigione. Riprenderà gli affari; ma in vista del giuoco delle alleanze, nella inevitabile guerra ai Medici, dovrà tenere celato il proprio nome per avere facile l'ingresso in Ispagna e in Francia e benevolenza, quando già ci si trovi, per ciò che attiene alla mercatura, nonché pronta accettazione in un sistema o nell'altro di anti-medicei.

Filippo è il tipico esponente dei soggetti economici che agiscono in quel mondo che io dico del « fuoruscitismo fiorentino », di cui parlerò in seguito.

Fin qui, Filippo come uomo di affari e contemporaneamente immischiato nella politica. In più — è sempre il grande operatore economico del Rinascimento — notiamo in lui il riflesso sociale di quest'èra, onde il mercante arricchito è distratto dalla conduzione immediata, dai contatti diretti con le operazioni commerciali, e gode degli agi e dei piaceri che gli offre quel mondo, ma ne soffre altresì, quanto più è elevata la sua posizione e quanto più spinte, di conseguenza, le ambizioni; e parte della ricchezza è tuttora destinata alla moltiplicazione, affidandola alle altrui cure, alle cure del modesto borghese, e la restante si incanala verso l'investimento, produttivo o no — ma spesso molto meritorio — ed il consumo, talvolta, ahimè, fuori della patria: il soldo al mercenario.

Lo stesso discorso vale per i due Capponi, che non sempre ebbero pacifica la vita con Firenze, ossia col signore mediceo.

Ritornando all'ultima parte della disposizione trascritta dianzi sul tema dell'oggetto sociale, si nota che esso era dell'ampiezza abituale ai mercanti fiorentini, annoverando, oltreché gli affari in proprio e quelli in commissione, le operazioni di cambio; in aggiunta, l'assicurazione, che si era annunciata e si era confermata, in più di un caso, suscettibile di produrre ottimi risultati — secondo quanto dimostrerò in un altro studio (44) — tanto più

(44) Ho appunto in corso uno studio sull'evoluzione dell'assicurazione, inquadrata nel campo delle conquiste rinascimentali dei fiorentini in tema di istituti commerciali: nel vasto campo, cioè, dell'economia cinquecentesca di Firenze.

che gli italiani — ed i fiorentini soprattutto, in quell'epoca — erano maestri in quel campo e le operazioni con il Nuovo Mondo erano più che mai bisognose di essere circondate da questo istituto.

Per ingraziarsi l'autorità ecclesiastica e quelle temporale, si dichiarava di bandire qualsiasi operazione che fosse di aggravio alla situazione levantina della prima o che cozzasse contro le prescrizioni fondamentali stabilite dalla seconda: le vie indirette o l'espediente del contrabbando non avrebbero poi fatto perdere l'occasione di un buon affare. La seconda parte di questa disposizione è di sicuro riferimento al commercio transatlantico.

Lo stabilimento dell'azienda doveva essere in Siviglia, se in un articolo è contemplata l'associazione o altra strada « per istare in Chalis » o altrove, per le necessità del commercio.

L'attenzione dei contraenti si è inevitabilmente ed opportunamente fermata sulla navigazione, ingiungendo al Lapi di farsi assicurare « tutte le robe » in tale situazione, quando avessero superato il valore di 200 ducati.

All'accomandatario è inibito, per tutta la durata del contratto, di « fare faccenda alcuna in sua proprietà i(n) nome suo, né sotto d'altri in modo alcuno ».

Ma vi è di più: alla fine — diremmo oggi — di ogni articolo dell'atto costitutivo, il socio gerente è severamente ammonito: « e, contrafacendo, il danno sia di detto Francesco e l'utile di detta compagnia ».

A tanta distanza dalla madrepatria e nella previsione di non poter raggiungere le rive del Guadalquivir, per le ispezioni all'azienda, fu d'uopo che lo Strozzi ed i Capponi si premunissero contro eventuali irregolarità di gestione: le scritture di conto dovevano essere compilate giorno per giorno, estraendone ogni anno il bilancio da inviare ai capitalisti e mettendole in saldo alla cessazione della società, con il bilancio finale ed il conto di liquidazione del capitale e degli utili, previa detrazione, da questi ultimi, di un'aliquota del 2 % da « distribuire per amore di Dio ».

La morte di uno dei soci non avrebbe infranto la compagnia, potendosi rimpiazzare il defunto; ammenoché questa malaugurata evenienza non avesse colpito il Lapi: allora — è troppo evidente — la compagnia sarebbe « finita in tutto e per tutto » e si sarebbe fatto subito luogo alla liquidazione.

Come vedesi, le norme di vita della società erano state scrupolosamente formulate.

Poco dopo avere iniziato le operazioni, intervenne nella compagnia Lorenzo di Filippo Strozzi (fratello del « nostro » Filippo e suo biografo, come si è visto), ma in forma privata, regolando i rapporti con una scrittura a due, sottacendosi l'adesione dei Capponi e del Lapi: e Filippo avrebbe defalcato dalla sua una porzione di utili per il fratello, pari a s. 4.7 7/8 per lira (4,8395 per 20, ossia il 24,19 %), per un semplice esborso di 1.500 ducati (45).

Dopo quasi due anni (7 agosto 1534) di attività, Francesco Lapi, verosimilmente pressato dall'esigenza di avere pronta e valida collaborazione in Cadice, più di quella che potesse dargli Alessandro di Chimenti, previsto nell'atto costituito, contrasse compagnia di accomandita — questa volta è lui a fare da accomandante — con Giovanni di Zanobi Borghini e Francesco di Filippo Gondi (46), anche essi del gruppo dei fiorentini non dichiarati dal « Catalogo » dei documenti sivigliani. È molto probabile che il Lapi sia stato autorizzato dai consoci a ricorrere a tale espediente per ampliare la cerchia degli affari, legandosi ad altre persone sicuramente esperte del luogo e della organizzazione del ramo più importante del commercio che vi faceva capo. Questa società è regolata da norme analoghe alle precedenti. La ragione reca, naturalmente, soltanto il nome di Borghini e Gondi. La sede è stabilita a Cadice. Il capitale ammonta a duc. 4.000 d'oro, così ripartito: Lapi, 3.400, Gondi, 600 e, in più, il capitale personale; Borghini, soltanto il capitale personale.

È interessante notare come il Lapi deve apportare la sua quota: duc. 3.400 « in debitori liquidi de' libri di lor ragione di Calis, che debbino essere riscossi per fino al primo di novembre prossimo; el restante in contanti in Sibilia ».

Alla fine della « ragione » questi conferimenti saranno remunerati nella misura di 1/8 degli utili per il Borghini (« per vantaggio di sua persona »: felicissima espressione, per denotare lo sfruttamento di un capitale personale), di 1/4 per il Gondi (per il duplice ordine di apporti: « per la messa e vantaggio di sua persona ») e dei restanti 5/8 per

(45) Anche questo atto aggiuntivo è una copia estratta l'anno 1539 (A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090).

(46) Della Famiglia Gondi tratta il Gamurrini, *op. cit.*, v. II, pp. 348-370, ma nulla dice della sua partecipazione alla mercatura. Del nostro Francesco non v'è neanche traccia nell'albero genealogico che egli costruì molto sinteticamente.

Francesco Lapi e comp. In più cotesti concorsi personali sono retribuiti ogni anno con quote fisse — di duc. 30 e duc. 12 l'anno, rispettivamente — senza dipendenza dal risultato economico — e perciò sicure; o parzialmente sicure, in caso di fallimento — ma gravando generalmente su di essa: « a disavanzi di detta ragione ».

Con le incombenze normali, a questi accomandanti è imposto di attendere allo « stralcio alla ragione vecchia » di Cadice di « Franc. Lapi e comp., senza premio o salario ». Trattasi della società in cui intervennero le compagnie di Filippo Strozzi e Piero e Luigi Capponi, cui ho accennato.

La durata è stabilita in modo da far concludere questa compagnia un paio di mesi prima della compagnia, diremo, principale, di Siviglia (47).

La compagnia recente di Cadice, per la quale i Capponi avevano segnalato al Lapi il Gondi e il Borghini (48), « per tutto si sa essere una cosa medesima » con quella di Siviglia (49), ove il Lapi, appunto, era lo strumento onde i capitali di Strozzi e Capponi trovavano impiego e valorizzazione anche a Cadice.

Dopo la faccenda della nuova compagnia di Cadice non abbiamo più testimonianze di documenti di ordine giuridico. Le poche lettere e i pochi estratti conti superstiti ci danno qualche altra notizia, fino a quella di conclusione della compagnia e di questo ... lungo paragrafo.

Del personale al servizio dell'azienda di Cadice e di Siviglia, si hanno scarsi riferimenti. Il Lapi chiese subito a Filippo un giovane per Cadice, dove si era manifestata insufficiente la pur valida opera di un altro uomo; né all'uopo può servirgli Piero Nardi, che gli aveva imposto lo Strozzi (50), dato che era « un fannullone » che aveva imparato bene soltanto il nuoto! (51).

Il suo collaboratore maggiore in Siviglia era senz'altro Cappone Cap-

(47) Anche la scritta della compagnia di Cadice è una copia estratta l'anno 1539 (A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090).

(48) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1207, 272, Lettera del Lapi da Siviglia a Filippo Strozzi a Roma, dell'8 giugno 1536, ove si parla di « rispetto » che il mittente ha voluto avere per « Francesco filiolo di Filippo (Gondi) e G. B. Borghini, sùtimi (cioè: mi furono) mandati da' Caponi ».

(49) V. la lettera di cui alla nota precedente.

(50) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1208, 84, Lettera da Lapi a Bini del 5.8.1533.

(51) A.S.F., *V S. Strozzi*, n. 1207, 134, Lettera da Lapi a Filippo Strozzi del 16 luglio 1535.

poni (52); ma egli muore, dopo una caduta da cavallo, il 12 ottobre 1535 (53).

Nulla sappiamo di altro personale al servizio delle aziende, anche perché ci mancano i dettagli dei conti salari.

Poi, improvvisamente, nel maggio 1536, Filippo Strozzi e Giuliano Capponi chiedono l'anticipato scioglimento della società (54), per ragioni che non sono specificate, ma che si possono far ricadere nei gravi momenti politici, pel primo maggiormente: infatti, in una lettera del 10 giugno, appare che Filippo avrebbe prospettato una « più potente causa » (55).

E sembra che, sia lo Strozzi, sia il Capponi, vogliano fare in fretta, se Lapi cerca di opporre l'impossibilità di troncare l'importante operazione appena avviata con le Indie (56). In più passi delle lettere dirette ad entrambi i « maggiori », il Lapi appare preoccupato di essere caduto in disgrazia presso di loro; soprattutto si duole che proprio adesso che ha avviato i rapporti con l'India si debba troncare questa attività: « non vorrei per quanto ho caro la vita vi fussi date di me alcune calunnie per onde non fussi più con voi in quella buona grazia ... » (57); « mi duole questo traino si perda, ché tanta faticha avevo durato aviarlo che infine questo è buon paese e da farci benissimo con queste Indie ... » (58).

Comprendo che le ragioni politiche erano assai pressanti e comprendo le giustificazioni del Lapi verso eventuali lagnanze; però, penso che qualche altra persona avrebbe potuto rimpiazzare i « maggiori ». Così, ad esempio, Rinaldo Strozzi, che stava nella Vecchia Castiglia e sembra avere avuto una specie di sovraintendenza sull'opera del Lapi. Pertanto, io sono incline a pensare che vi sia stata anche una certa delusione nello Strozzi o nel

(52) Costui deve essere certamente Cappone di Jacopo di Lorenzo, del ramo di Neri; di lui e della sua opera si accenna appena nella lettera del 30.6.1535, del Lapi allo Strozzi (A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1207, 134).

(53) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1208, 26, Lettera di Lapi a Strozzi in Roma, del 15.10.1535.

(54) A.S.F., *V. S. Strozz.*, n. 1207, 272, Lett. di Lapi a Strozzi in Roma, dell'8.5.1536.

(55) Così si legge in una lettera del 10 giugno 1536, di Lapi a Giuliano Capponi in Firenze, ove il Lapi racconta al destinatario della precedente lettera ricevuta dallo Strozzi sull'argomento (A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090).

(56) Cfr. le lettere di cui alle note 54 e 55.

(57) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1209, 17.

(58) V. la nota precedente.

Capponi, i quali verosimilmente, si attendevano subito grossi guadagni dal commercio con le Indie: era, invece, come chiarirò avanti, un momento un po' delicato, quello in cui operò la « ragione di Siviglia », e non sicuramente uno di quelli dai guadagni favolosi, come hanno ritenuto molti studiosi.

Strozzi e Capponi rifiutarono la proroga per l'affare delle Indie, ma questo fu mandato egualmente avanti dal Lapi, dato che egli si era già impegnato.

Comunque, la compagnia cessò di funzionare quando volle il Lapi, cioè, alla data prevista nell'atto costitutivo: qualche operazione poi continuò, ma — s'intende — nell'ambito della procedura di liquidazione. Lo « stralcio » durò a lungo, passando successivamente nelle mani di Federigo dal Borgo, un altro mercante fiorentino che operava prima a Granata e che, poi, si trasferì a Siviglia: nel gennaio 1547 si parla ancora di Federigo dal Borgo come « l'ultimo procuratore » del Lapi, per il quale attende alla riscossione di crediti delle operazioni transatlantiche e spagnole (59).

Nel frattempo il Lapi aveva lasciato Siviglia e, dopo una breve permanenza a Valladolid (60), per sistemare alcune faccende con Rinaldo, si trasferisce a Lione, al servizio, probabilmente, dei Salviati, pei quali aveva chiesto una presentazione da parte di Filippo Strozzi (61). Intanto, Alessandro de' Medici era caduto a Venezia, l'esercito strozziano era stato battuto a Montemurlo e Filippo Strozzi non era più.

3. Vediamo adesso quelle persone e quelle cose, nella combinazione detta dianzi, a contatto con le persone e con le cose del mondo esterno: ossia, vediamo, la gestione di questa compagnia, cominciando dalla « vecchia » di Cadice.

È fonte esclusiva di questa ultima il conto perdite e profitti del 1535 (62), i cui dati offro subito, sintetizzati nel seguente prospetto:

(59) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090.

(60) Il Lapi è sicuramente presente in Valladolid dal 20 giugno al 7 luglio 1539, date sotto le quali egli, in quella Città, ha protocollato in arrivo lettere ed estratti conto (v. i conti di Perotte Rabaza e di Federigo dal Borgo, tutti nella filza n. 1090, A.S.F., *V S. Strozz.*).

(61) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1209, 167, Lettera di Lapi a Strozzi in Venezia, del 2.11.1536.

(62) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, conto « avanzi e disavanzi », del 1535.

ESTRATTO DEL CONTO «AVANZI E DISAVANZI» DELLA RAGIONE DI CADICE DI FRANCESCO LAPI E COMPAGNIA (1535)

DISAVANZI			AVANZI	
Premi passivi (a 1/2 con Federigo dal Borgo). mar. .		425	Saldo, dal precedente libro mar.	736.875
Danni su assicuraz.		115.840	Premi attivi (col Pecori d'Anversa)	2.095
Perdite sui cambi, nelle Fiere di Castiglia e Lione . . .		177.858	Provv. e senserie	9.207
Perdite su merci		333.952	Utili su merci	727.704
Aggio d'oro		39.548	Aggio d'oro	2.415
Spese traslazione merci . . .		92.629	Assestamenti	53.396
Spese di vitto (fino al 20 ottobre)		292.952	Porto di lettere e conti . . .	150
Spese di viaggi [63]		51.379	Utili sui cambi, nelle Fiere di Castiglia e di Lione	26.324
Ammortamenti masserizie . .		19.736	Interessi attivi	17.305
Interessi passivi		9.375	Avanzi in spese di merci [64] .	486.565
Insussistenze di attivo (perdite di crediti)		5.820		
Porto di lettere		750		
Assestamenti		76.072		
Provvig. e senserie		5.644		
Elemosine		11.868		
Perdite varie		1.474		
TOTALE «disavanzi»		1.235.322		
UTILI				
Strozzi	281.250			
Capponi	281.250			
Lapi	562.500	1.125.000		
mar.		2.360.322	TOTALE «avanzi»	2.063.036

(63) Qando il Lapi andò a Firenze per stipulare il contratto della compagnia di Siviglia; vi è compresa la perdita del cavallo; per andare da Firenze a Pisa con Luigi Capponi spese mar. 750.

(64) Il conto spese di mercanzie, acceso, cioè, a un componente negativo del risultato economico, si chiude, come vedesi, con un notevole saldo attivo: cioè indubbiamente, in dipendenza della reintegrazione di simili costi, che erano stati posti a carico degli acquirenti.

Sono pervenuto a questo conto raggruppando le 81 poste della sezione dei dati negativi e le 48 della sezione contraria dell'originale. Esso, però, come in questo, non si chiude in bilancio, ancorché vi sia stato incluso il risultato netto — l'utile attribuito ai soci —, la cui registrazione si suole compiere in guisa tale che, mettendolo in risalto, attui il pareggio dei valori delle due serie. Gli è che non era stata completata, nell'estratto conto sopravvissuto, la trascrizione dei saldi attivi dei rimanenti conti di questa categoria. Così, ad esempio, a questa omissione si deve attribuire l'assenza della posta dell'aspetto attivo — i premi — dell'esercizio delle assicurazioni (65), mentre sussiste — ed è cospicua — quella degli oneri e danni; ma ciò solo in parte, perché molti fattori del risultato economico si sono confusi nella posta di apertura della sezione, che è la sintesi dei vari conti funzionanti prima del 12 febbraio 1531, quando, cioè, fu ricavato questo saldo: che, in sostanza, è il profitto fino allora realizzato.

Non conoscendo l'entità del capitale, ci manca il termine di valutazione di questi utili. Se si potesse accettare quale montante di capitale e profitto la somma — mar. 1.143.750, ossia scudi di marco 3.364 — che dalla vecchia compagnia (e quindi quella sotto esame) Filippo ha fatto trasferire nella nuova, a liberazione parziale della sua sottoscrizione, dovremmo concludere per una buona remunerazione del capitale: 281.250 su 862.500 (il montante diminuito degli utili stessi): ossia il 32,61 %; per un tratto di tempo, però, non esattamente precisabile: forse contenuto in tre anni (66).

A favore di questa tesi si pongono il tenore della lettera scritta dal Lapi a Giovanfrancesco Bini — « il principale de' corpi e utili de la ragione vechia la parte del Maggiore ... si sono rimessi costì a voi in cotesta fiera e tratti per la ragione nuova » (67) — e l'essere questa quota di capitale in cifra tonda: ducati 2.300 d'oro, applicando il cambio di 375 per la riduzione dei maravedi, lo stesso tasso, cioè, adoperato dal Lapi nella

(65) Vi è un solo premio attivo (di mar. 3095), che era stato tenuto distinto nel conto di colui — Simone Pecori e comp. di Anversa — che l'aveva incassato per il Lapi.

(66) Si tenga presente che per lo Strozzi ed i due Capponi si tratta di mera retribuzione di capitale: essi hanno soccorso il Lapi, se non con l'agevolare talune operazioni bancarie e fieristiche, mettendo a disposizione di lui il meraviglioso e perfetto sistema delle loro aziende.

(67) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1208, 84, Lettera di Lapi a Bini, del 5.8.1533.

trasformazione della quota di utili di duc. 750 d'oro; contro di essa schiera le sue deboli forze la genericità della frase « per la ragione vecchia » (che potrebbe anche significare « in conto della ragione vecchia »), senza l'esplicita menzione di « saldo della ragione vecchia ».

Vedremo poi come spiegare questa abbondanza di profitto.

Di esso il 65,50 % (736.875 mar. su 1.125.000) era stato accumulato al 12 febbraio 1532; in seguito si aggiunse, con elementi ignoti — tra cui i premi attivi di « sicurtà » — e con altri insignificanti (assestamenti, interessi e provvigioni), un cospicuo getto dalle transazioni mercantili risoltesi favorevolmente — mar. 1.214.269 (68), pari al 51,32 % della totalità dei fattori positivi del risultato economico (69) — il quale è decurtato dalle perdite in quelle non felici e dai costi accessori di acquisto e di vendita che non trovarono imputazione diretta nei conti delle merci cui erano stati devoluti (mar. 333.952 e 92.629, rispettivamente).

Astrazione fatta del lato passivo delle assicurazioni, la cui contropartita non emerge da questi « avanzi », è notevole l'influenza delle spese di vitto, che il Lapi non aveva conteggiato punto nell'intervallo anteriore al febbraio 1532.

Gli interventi nelle fiere di Lione e della Castiglia, con le oscillazioni nei cambi, hanno provocato un aggravio definitivo di mar. 151.534, ove una parte è da riguardare quale costo della pura gestione merci ed il restante quale perdita di cambi.

Ritorno brevemente alle operazioni su merci, per concludere con il comunicare le qualità, provenienze, destinazioni, intensità di contrattazioni e dimensioni di risultati, in quanto esse maggiormente occuparono l'azienda. Premetto una ripetizione: che da questo conto conosciamo unicamente le operazioni posteriori al febbraio 1532, per giunta assottigliatesi quando nacque la « ragione di Siviglia »: le altre, essendosi concentrate — con perdita della loro individualità — nel saldo che capeggia gli « avanzi », attraverso alla duplice sintesi di conti.

Le merci più frequenti sono lo zucchero, il pesce conservato, cuoiame, cera, stagno, spezie e perle. Il primo è il dominatore: utili per 364.228

(68) Agli utili veri e propri di vendite di merci ho addizionato gli « avanzi di spese di mercanzie » perché sono pur sempre — come ho già spiegato — profitti dell'attività imperniata sulle merci.

(69) Ovviamente ho colmato la lacuna dei dati positivi assumendo per totale quello della colonna contrapposta.

mar. (con una punta massima di 274.047) e perdite di 12.729 mar.; esso è diretto a Pisa (talvolta per Bologna), a Venezia (per conto anche degli Affaitati e Giraldi di Lisbona), a Napoli; ma è taciuto il luogo di produzione. Il movimento del pesce salato e sott'olio — tonno, sorra, sardine, acciughe — fa pensare che la Spagna si era già specializzata in questo settore nel quale oggi eccelle per qualità e quantità; ma, allora, l'azienda del Lapi ne fu molto danneggiata (una perdita definitiva di mar. 195.317, avendovi sommato algebricamente i benefici di mar. 28.284); quasi tutto aveva per tappa il mercato di Pisa. Il cuoio proveniva di frequente da Madera (assieme alle conserve), ma anche dall'Irlanda, e prendeva quasi sempre la via di Livorno o di Napoli; e così pure di una merce affine: i guanti, che vengono avviati anche a Venezia.

La cera era assai redditizia ed andava un po' dappertutto: dalla Fiandra a Venezia. Con lo stagno si apre la serie dei beni ricevuti dall'Oriente per la via sudafricana e dei quali si faceva mercato, nonché in Portogallo ed Anversa, in Ispagna, nei suoi grandi empori meridionali.

La richiesta di questo metallo o del piombo locale andava moltiplicandosi in tutto l'Occidente, ma la concorrenza della produzione inglese costringeva i guadagni in limiti modesti. Sul pepe e sulla cassia, pur non essendovi contrasti, si cade addirittura in perdita: è evidente che l'aureo periodo dei guadagni favolosi dei primi decenni dall'instaurazione del monopolio portoghese si è chiuso: il mercato si è stabilizzato, i magazzini rigurgitano di simili prodotti — tanto più che essi sono di facile conservazione — ed il consumo si è contratto, con una generale rarefazione della moneta: si è aperta, adunque, una crisi nel commercio con le Indie orientali, quando proprio si attenua il movimento con l'America e la resistenza delle aziende iberiche e di quelle ospiti sono messe a dura prova nell'attesa che abbia principio la seconda fase — la fase mineraria — nell'afflusso nella vecchia Europa dei metalli necessari alla monetazione.

A Firenze vengono collocate assai favorevolmente le perle: in una sola transazione si percepisce un utile di 115.896 mar. Notiamo poi legni preziosi, avorio (dall'Africa Occidentale), grana, « orcilla » e ambra. Anche la frutta, dall'Andalusia centrale e marittima e da Malaga, offre il suo apporto di riguardo.

Sorprende l'assenza — almeno fra gli elementi di questo breve conto — di importazioni da Firenze dei prodotti della sua industria laniera — che era ben lontana dall'esaurirsi — e dell'industria serica — che era allora

all'apogeo —; ma il consumatore di quelle regioni non trovavasi allora nelle condizioni favorevoli a domandare simili prodotti. L'unica operazione su panni riguarda un prodotto d'Inghilterra: 40 pezze « di quartiglie » mandare a Pisa, con un utile di 9.941 maravedi, pari a ducati 0.13.3 d'oro, a pezza (70).

Alcuni dati numerici qui offerti devono essere moltiplicati fino a 7 o più — ché tale era il denominatore che stabiliva la quota pertinente al Lapi — quando egli non operava totalmente in proprio, per poter avere una base più esatta da cui muovere per una valutazione del volume degli scambi.

Non è tuttavia un grande commercio quello del Lapi; bisogna poi tenere presente che molta copia della merce aveva per destinatari i Capponi di Firenze, di Pisa e di Napoli: costoro avevano inteso di stabilire — in un primo momento — un osservatorio in una delle più importanti piazze spagnole in un periodo di fervore ed affervescenza di traffici, facendolo operare quasi da loro agente, pronto e onesto in ogni occasione. Il Lapi — come si suol dire — andava formandosi le ossa, soprattutto per aprirsi la difficile strada del commercio transatlantico: della quale abbiamo una tenue memoria di intromissione per via dell'assicurazione: la liquidazione dell'« avaria » di un viaggio della famosa nave *Santa Maria de l'Antigua* da Cadice a *Ucattan* (Yucatán) (71).

Che il Lapi adempisse ad una simile funzione e che egli si approntasse con cautela a maggiori, ardue imprese transmarine, come pure che la situazione del mercato fosse allora critica, è pienamente confermato da questo brano di lettera indirizzata a Lione nel 1533: « a Firenze s'è mandato un bilancio ... e con questa a voi mando copia ... del(le) partite delli avanzi, che, come per esse vedrete, se no vi fussi li utili ò fatti in su(l) luogho proprio si(n) navichare, ditta ragione vechia faceva pocho bene: e no, però, che tutto no si facessi con buon fondamento, ma el mal'è vendere e pegio risquotere ...; e per questo no vi maraviglate se vò adag(i)o a lo intraprendere e mandare fuora merchanzie » (62): era davvero irto di difficoltà il viadotto che immetteva nella corrente di traffici d'oltreoceano, in un'epoca in cui, per giunta, anche quelli ristagnavano.

(70) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Conto « avanzi e disavanzi », del 1535, c. 2 r.

(71) Dalle partite dei « sinistri » rammento — per incidenza — la predominanza di assicurazioni su merci della Spagna dirette « in Fiandra », particolarmente alla Compagnia Pecori di Anversa.

(72) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1208, 84, Lettera di Lapi a Bini, del 5.8.1533.

Era questa, a un di presso, la situazione nella Spagna meridionale e nei suoi rapporti esterni, quando Francesco Lapi, lasciato il mare, si trasse all'interno mettendo in moto la « ragione » di Siviglia.

La documentazione dell'esercizio della nuova compagnia è molto tarda, ma vi sono spesso enunciati i risultati di fatti del passato, indietreggiando sino al 1532; fortunatamente è quasi completa quella delle operazioni con l'America, con un certo contorno di corrispondenza. A queste ultime ed a quella di assicurazioni ho riservato due paragrafi, che seguono immediatamente.

Da una lettera scritta, nel gennaio 1534, dagli eredi di messer Niccolò Duodo (e precisamente un tale Costantino, che agisce per il suo « maggiore » Antonio Duodo), apprendiamo che erano continuati gli intensi rapporti stabilitisi con Venezia sin dalla « ragione » di Cadice (73): e ciò si spiega facilmente con la necessità di Venezia di tenersi allacciata almeno con le basi, i capilinea delle rotte transoceaniche. Nella Laguna venivano spediti zucchero, stagno, guanti e perle e ne erano committenti, con i Duodo, i Vernagalli e gli Strozzi (74).

Due estratti conti del 1539 — emessi da Piero e Luigi Capponi di Firenze (75) e da Giuliano e Piero Capponi di Pisa (76) — serbano memoria di attività svolta con queste aziende dal gennaio 1533 al settembre 1534, rispettivamente. A parte le molteplici registrature di trasporti di conto e di pagamenti, accettando tratte e facendo rimesse, e riscossioni, spiccando tratte ed ottenendo rimesse, e di spese varie di esercizio, notiamo quelle di un buon numero di affari, a metà o per altra frazione, esplicati su merci inviate a Pisa ed a Firenze dal Lapi dall'osservatorio sivigliano e cadicino: e prevale sempre lo zucchero, di Canaria, raffinato e in rottami: un ricavo complessivo di duc. 2654.12.7 d'oro, senza incontrare mai perdite; poi, cuoia barberesche e delle Indie orientali; dall'Italia viene

(73) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Lettera eredi Niccolò Duodo di Venezia a Lapi, del 23.1.34. Dalla stessa lettera risulta poi che i Duodo erano in rapporti con la comp. di Giovanni di Giuliano e Matteo Morelli di Malaga, nonché con i successori in Cadice del Lapi: l'accomandita Gondi & Borghini.

(74) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Conto « avanzi e disavanzi », del 1535.

(75) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Estratto-conto da Piero e Luigi Capponi al Lapi, del 21.10.1539.

(76) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Estratto-conto da Giuliano e Piero Capponi al Lapi, del 15.11.1539.

inviato grano (5155 sacchi e 1/2) e, da Firenze in ispecie, cuoia e pelli lavorate (bardature per cavalli) e finalmente una cassa di drappi (del costo di duc. 844.10.6 d'oro).

A questo punto si intromettono le operazioni con l'America, maturate da lungo tempo e del cui ritardato inizio il Lapi si rammarica in una lettera a Giuliano Capponi, del giugno '36: « mi duole che dua anni ... non ò fatto altrettanto » (77). Sono queste le operazioni — ho avvisato — assai bene documentate, mentre per l'altra attività — diciamo mediterranea-spagnola — abbiamo l'unica fonte nei bilanci della liquidazione, che il Lapi e gli altri amano chiamare « stralcio ».

Esiste un fascicolo di 18 carte (78), sulla cui coperta è scritto « bilancio del libro segnato E, n. 2 » (79) « di Francesco Lapi e comp. di Siviglia, levato in dì ultimo di ottobre 1537, ché in tal giorno, secondo lui, finì la ragione ». Questo, per essere esatti, non è un bilancio, ma una situazione dei conti, ossia la enunciazione dei saldi dei conti così come si trovano al mastro, senza avervi, perciò, compiuto le indispensabili operazioni preparatorie del bilancio, che vanno dall'assestamento dei conti al riepilogo in uno dei saldi dei conti del risultato economico: tanto è vero che qui, per l'appunto, troviamo, fra i conti alle persone e alle cose, conti di fattori del profitto, che non sono ancora confluiti, col loro saldo, nel conto « avanzi e disavanzi ».

Questo documento non è redatto dal gerente, ma da una persona, che potrebbe essere — come lo fu in seguito per compilare un bilancio di cui dirò (80) — Anton Battista Strozzi, fratello di Rinaldo, il capo dell'azienda di Valladolid. Il libro si divide in tre settori: i primi due formano la vera e propria situazione aziendale — uno comprende i saldi « debitori » (cioè, saldi attivi di conti a persone e merci e saldi passivi di conti del profitto) e l'altro i saldi « creditori » (saldi passivi di conti alle persone e saldi attivi di conti del profitto) — e l'ultimo consta di una nuova elencazione delle

(77) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Lettera del Lapi a Giuliano Capponi in Firenze, del 10.6.1536.

(78) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Situazione di conti dal libro segnato E, del Lapi, del 31.10.1537.

(79) L'attività svolta è stata indubbiamente vasta, se per la distinzione dei libri si è andati oltre la lettera E in un breve lasso di tempo.

(80) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Bilancio dal « libro rosso grande » del Lapi, del 15.6.1538.

attività con giudizi sul loro grado di esigibilità. Quest'ultimo settore è da ritenersi compilato in epoca posteriore, perché alcuni valori sono mutati e altri aggiunti; vi rinveniamo, talora, di caratteristico, a sinistra dei titoli dei conti, una croce che significa inesigibilità del credito o perdita di merce, oppure il trasporto « ad altri » (conti), che dovevano trovarsi su un registro diverso; nella facciata dirimpetto sono ripresi soltanto i valori non contraddistinti dalla croce, e sono ripresi per intero (talvolta con lieve arrotondamento), salvo un caso: e qui sono collocati i giudizi sulla solvibilità del debitore e sulla reintegrazione del costo delle merci. Infine, sempre in questa facciata, vi è a destra una collana con pochi valori corrispondenti alle poste da tramutare altrove (« a altri »).

Le poste sono numerosissime, a comprova di una intensa attività; ma molti crediti sono perduti o quasi a causa dei fallimenti, che si contano nell'alto numero di 12, fra persone tutte spagnole, tranne un milanese (Piero de' Marni) i fiorentini Marucelli di Lione e un tedesco di Norimberga.

Sulla liquidità del patrimonio ritornerò fra poco, riferendo quanto si riscontra in una relazione di bilancio.

In questa situazione di conti notiamo un saldo attivo del conto « avanzi e disavanzi » di 980.545 mar., ai quali si debbono aggiungere, con lo stesso segno, i seguenti altri elementi:

— cambi	mar.	3.391
— sicurtà	»	193.408
— reintegrazione di spese di mercanzie	»	41.023
— provvigioni	»	1.668.348
— rimborso sinistri	»	92.438
TOTALE	mar.	1.998.608

cui si contrappongono i seguenti saldi passivi:

— senserie	mar.	9.937
— ammortamento masserizie	»	258.603
— elemosine	»	11.359
— vitto « di 4 anni passati »	»	1.074.373
— salari di sua ragione	»	136.166
— spese di casa di 5 anni	»	249.925
— interessi passivi	»	6.635
TOTALE	mar.	1.746.998

Non è neanche il caso di fondere questi totali, perché il risultato economico, che, tuttavia, esiste ed è senza dubbio favorevole, mancherebbe di troppi elementi, dell'uno e dell'altro senso, e in ispecie bisognerebbe intaccarlo con le numerose insussistenze di attività.

Le merci trattate sono le consuete, con l'aggiunta di schiavi e di « incette » nell'isola di Scio. Il numero dei fornitori e clienti è straordinariamente aumentato e fra i primi si notano alcuni legati all'azienda da operazioni bancarie, non ultime quelle di conti correnti di corrispondenza.

Sei mesi dopo viene ricavata dal « libro rosso grande », forse lo stesso precedente, una situazione molto più sintetica, limitata alle sole attività, anche perché parecchie passività nel frattempo erano state estinte, e con i valori espressi in ducati (81).

Un paio di mesi prima era stato redatto un bilancio, facendolo precedere da una accurata revisione delle attività, in conseguenza della quale furono assestate alcune partite, dandone carico parziale o totale al Lapi: ma non perché vi fosse stata irregolarità nella sua gestione. Si vede facilmente che, dopo la sua resistenza alla cessazione anticipata dell'impresa e alla resa sollecita dei conti, lo Strozzi — e per esso Rinaldo, che, da Valladolid, seguiva questa importante e delicata azienda — volle accertarsi della conclusione della gestione ordinaria e della gestione di liquidazione (82).

Ma la maggior luce sulla consistenza della residua parte del patrimonio che doveva essere convertita in danaro e, soprattutto, sulla situazione ambientale, è aperta da un ultimo bilancio e relazione compilati nel febbraio del 1539 (83), che riferirò minutamente alla chiusura del successivo paragrafo, ove tratto della serie di operazioni transatlantiche, le quali vi sono contemplate attraverso allo strascico dei crediti verso i commissionari di laggiù.

(81) A.S.F., loc. cit., c. 5 t. (mia numerazione moderna): « questo calculo s'è levato per Anton Battista Strozzi fratello di Rinaldo, che qui si è trovato ... Sibilia, addì 10 di luglio 1538 ».

(82) A.S.F., loc. cit., « Sunto di più partite di che Fr. Lapi proprio è debitore ».

(83) A.S.F., loc. cit., « Relazione del bilancio di F. Lapi », del febbraio 1539 (1540).

4. L'introduzione alla conoscenza dei rapporti mercantili con l'America si ha con un'interessante lettera scritta dal Lapi a Filippo, il 30 giugno 1535, quando Pizarro aveva pressoché ultimato l'impresa del Perù.

I primi tesori del Regno degli *Incas* erano affluiti da tempo: tanto è vero che la sola Zecca di Siviglia aveva prodotto « 1.500.000 ducati tutti d'oro di mine, oltre a quello che è andato a Granata e Castiglia, ché chi lo portava l'à portato fuori di qui, e questo fuora alla infinità dell'argento è venuto e resta in questa Ciptà ogi per lavorare per più di 800.000 ducati d'oro: queste cose sono palpabile, perché pasano ne' registri per 20 escrivani »: d'altra parte, « in diversi porti della costa di Terra Ferma sono andate diverse armate » e « tutti e' denari delle armate di Sua Maestà Carlo sono saliti e salgono (84) di qui ... in doppioni nuovi, ché ce n'è assai volte carestia » (85): quindi, nell'anno in cui proseguono le conquiste — era entrato allora in attività l'Almagro — si dovevano rifornire le spedizioni di mezzi monetari e a tal uopo i metalli preziosi importati prendevano in gran parte la via del ritorno, appena convertiti in moneta, con le conseguenze, sui mercati, facili ad immaginare.

Di inciso, faccio notare che le informazioni del Lapi a quella imponente figura di mercante coltissimo e desideroso di essere al corrente della situazione in tutte le piazze del mondo — quale fu Filippo Strozzi — sono ampie, frequenti (86) e spesso anche documentate (87): « dell'armata, che ora fa l'anno, partì ... per lo Stretto di Magaglianes, dove andò el Benino mio nipote, ancora non se n'ha nuova e di Portogallo in la terra del Verzino [Brasile] sono andati infiniti portoghesi » (88).

Questo argomento doveva davvero interessare molto Filippo, perché la nuova conquista era vasta e gli effetti, ancorché ritardati, sulle economie dei singoli Paesi d'Occidente, tanto più perché immersi nella dura guerra fra Imperatore e Re, potevano essere profondi e si doveva cercare di essere

(84) Il verbo *salir* è uno spagnolismo, che significa « partire ».

(85) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1207, 134, Lettera del Lapi allo Strozzi in Roma del 30.6.1535.

(86) A noi sono pervenute poche lettere, ma da queste — e precisamente dalle date di quelle che vengono riscontrate e dalle date richiamate nelle lettere dello stesso mittente — appare uno scambio epistolare nutrito dall'una e dall'altra parte.

(87) Così, ad esempio, in questa stessa lettera Francesco rimette a Filippo un volume a stampa allora uscito sulla conquista del Perù.

(88) V. nota n. 85.

pronti nel prevederli, per tempestivamente provvedersi degli espedienti più opportuni.

Ma, siamo appena d'ottobre del '35, e già « di queste terre del Perù non s'intende più tanto miracolo; èv(v)i infiniti popoli che quel parve esser uno tesoro »: l'euforia era già smorzata, perché la fittizia vena d'oro si era esaurita e sarebbe occorso lo sfruttamento delle miniere: ma « e' cristiani non posson e non voglion cavar le mine (89), e l'Indi non vol sua Maestà sieno stiavi, però non cavon oro e però per avanti verrà come di mine e non come di tesoro (r)adunato » (90): è questione vitale quella del passaggio dal metallo di tesoro al metallo di miniera.

Nel nuovo anno, il pessimismo del Lapi, che forse aveva ricevuto una « iniezione » dal « maggiore » da Roma, si muta, esplicandosi nella presa di contatto con la Nuova Terra: « perché — egli scrive (91) — ho visto quali utili che s'hanno con le robe lì, che di qui vanno per queste Indie, ho prochurato, e non con poca fatica e amistà, una licenzia da Sua Maestà Carlo, per poter negoziare e mandare uno di nostra nazion in queste Indie: essendo qui capitato, con grani di Cicilia e capitano d'una nave Giovanni di Baroncello Baroncelli, e con capitale di suo 1500 ducati, e, udite queste cose, s'è messo in animo d'andar o al Perù o alla Nuova Spagna » (92).

A questi 1500 ducati Francesco è pronto ad aggiungerne 2500, stabilendo di ripartire a metà gli utili; naturalmente bisogna essere svelti a dare corso alla « incetta » e perciò egli chiede una sollecita approvazione al socio principale. Ma, questa lettera incontra in viaggio una di Filippo che reca la nuova — da me già rammentata — dello scioglimento anticipato della società, voluto anche dai Capponi (93). Tuttavia l'« incetta » va avanti, mutando in qualche elemento: anzitutto, mentre si era già noleggiata la

(89) Si preferiva avere il minerale già lavorato traendolo dai confanetti!

(90) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1208, 26, Lettera del Lapi allo Strozzi in Roma, del 15.10.1535.

(91) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1207, 218, Lettera del Lapi allo Strozzi in Roma, dell'8.5.1536, con allegato.

(92) Di questa lettera (la stessa di cui alla nota precedente), offro in appendice la trascrizione delle sue due facciate.

(93) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1207, 272, Lettera del Lapi allo Strozzi in Roma, dell'8.5.1536.

nave e si era dato principio a caricare (94), il Baroncello rinuncia all'avventura atlantica, tanto più che il Lapi aveva trovato modo di metterla nelle mani di uno « spagnolo di qui, persona sicura » e la mèta viene stabilita al *Nombre de Dios*, da cui le merci dovranno, poi, essere avviate nell'America Meridionale (95).

Ci furono ancora contrasti, perché si voleva mandare all'aria questo affare da parte dei soci capitalisti; ma il Lapi, ridotta la partecipazione pecuniaria sua, insistette, e, dopo avere magnificata l'operazione, perché « fra sei mesi possono essere qui e' ritratti in oro: e non c'è un pericolo al mondo, ché con 6 % sono assicurati » (96), la mise sui binari della realizzazione. A questo punto ci soccorrono i documenti di ordine mercantile, ai quali dò la parola.

I primi due documenti che incontriamo sono totalmente scritti in spagnolo e consistono in due conti dimostrativi di una duplice operazione: di esportazione e di importazione. Il primo di essi, perciò, rappresenta un conto di netto ricavo (con una aggiunta di cui subito dirò) e l'altro un conto di costo (non dico di costo e spese, perché queste ultime non vi figurano, per le ragioni che fra poco esporrò).

Dell'uno e dell'altro documento offro in appendice la trascrizione.

Si tratta proprio dell'« incetta » di cui ho ragionato testè.

La « persona sicura » scelta dal Lapi è tale Melchior Suares, che, a sua volta, si avvale, oltre Atlantico, di tale Giovanni Alvares: e questi, a sua volta ancora, si serve sul posto dell'opera di Ginés de Carrión, il quale, appunto, compila i due conti e li rimette al suo committente immediato. È facile intendere come, poi, questi documenti siano pervenuti al Lapi, che li ha protocollati in arrivo a Valladolid, il 20 giugno 1539 (97). Ginés dice

(94) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Lettera del Lapi a Giuliano Capponi, del 10.6.1536.

(95) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1209, 167, Lettera del Lapi allo Strozzi, a Venezia, del 2.11.1536.

(96) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1206, 126, Lettera del Lapi allo Strozzi, a Roma, dell'11.10.1536.

(97) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Conti di Ginés de Carrión, del 15 e 18.1.1539. Di questo Ginés de Carrión si ha notizia nel II volume del *Catálogo de los fondos americanos*, pp. 48 (n. 157, 2.9.1537) e 164 (n. 741, 5.4.1548); ma non si ha certezza se sia sempre la stessa persona. Per Giovanni Alvares, nello stesso vol., vedi pp. 55-56 (n. 194, 17.1.1538).

chiaramente che rende il conto all'Alvares « por las dos partes que pertenesen al dicho Francisco Lapi »: la partecipazione ai risultati economici era stabilita, infatti, nella misura di 2/3 al Lapi e 1/3 a Melchiorre (e per lui all'Alvares).

Il primo conto comprende tre settori, dislocati fra le consuete formule di apertura e conclusiva.

Nel primo si enuncia il ricavo lordo delle cose collocate sul mercato della Terra Ferma (98), con eccezione, s'intende, di quelle della stessa *cargazón*, attorno cui si stava a investigare (*averiguar*).

Non è data alcuna precisazione, se si eccettuano gli schiavi, del carico di questa spedizione; ritengo che si possano confermare i vini, ai quali aveva accennato il Lapi in una lettera (99). Del pari, non si può stabilire se questa *cargazón* abbia impegnato totalmente una nave, oppure che non sia stato più rispettato questo piano iniziale, avendo il Lapi ridotto la sua partecipazione pecuniaria all'impresa. L'attento esame di questo conto fa emergere elementi a favore dell'una e dell'altra ipotesi. Ci farebbe propendere per la prima l'espressione *cargazón que traxo* (carico che recò) *Sancho de Capitillo*, ossia che il carico si confondeva con la nave e che perciò era indifferente legare il nome del capitano a quello della nave o al carico: altrimenti si sarebbe detto « merce caricata nella nave di Sancho de Capitillo » e non « carico che portò il medesimo ». La supposizione verrebbe, poi, corroborata dal participio passato *enviada* allacciato a *cargazón*: cioè, è un insieme di cose spedite, se no, forse, si sarebbe detto, come ho notato in altre circostanze, *mercanderías enviadas*; e ancora si avrebbe il particolare delle « cure » degli schiavi, su cui avanti sarò più dettagliato. Cozza contro questa congettura l'elemento della pluralità dei noli, la quale non si sarebbe potuta avere nell'evenienza di noleggio completo della nave, a meno che non fosse invalso allora l'uso di computare, comunque, i noli distintamente per gruppi di merci: l'espressione usata è: *los fletes*, « i noli ».

(98) Si denominava *Terra Ferma* l'arco di terra che congiunge l'America Centrale alla Meridionale (pur essendo essa stessa America Centrale), definendo il Golfo di Panama; nella parte più settentrionale dell'arco esterno stava, appunto, *Nombre de Dios*, che sorse nel 1519, attorno ad un forte eretto da Nicuesa, nel 1510, a circa 80 km. ad Ovest dell'odierna imboccatura del Canale dal Mar dei Caraibi (per maggiori particolari: cfr. *Enciclopedia Universal ilustrada Europeo-americana*, Barcellona, s.d., t. 38, p. 1010).

(99) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Lettera del Lapi a Giuliano Capponi, del 12.7.1536.

Nel secondo settore, ecco snodarsi l'analisi dei costi di traslazione (100), che nel paragrafo successivo — dedicato alle assicurazioni (viste soprattutto come costi addizionali di traslazione) ed ai restanti costi di traslazione — ho riunito in un prospetto, assieme a quelli delle altre operazioni transatlantiche, computandovi dei tassi percentuali di incidenza sul ricavo lordo e di composizione del costo di traslazione.

Su un ricavo di *pesos* 3733.5.10 (101), questi costi operarono una decurtazione del 18,92 %, assommando a *pesos* 705.6.4. L'incidenza maggiore spetta ai noli: *pesos* 270, pari a 7,23 % del ricavo ed a 38,21 % dell'insieme di tali oneri. Segue la *encomienda*, che è computata alla ragione del 6 % su 3450. Questa *encomienda* è da interpretarsi senz'altro come « commissione », e non si può certo pensare all'altra *encomienda*, relativa al lavoro, e precisamente al lavoro forzato degli indigeni (102). Non molto minori furono i « diritti »: 185.6.4 *pesos* (il 5 % del ricavo e il 26,43 % dei costi tutti).

Di interessante notiamo per la prima volta delle spese sostenute in navi per gli schiavi: tali sono *las curas de los negros*. Non si hanno particolari, ma io penso che non si debba trattare soltanto di cure per malattie, quanto e soprattutto, di cure nel senso di sostentamento, e cioè vitto; d'altronde non si può pensare che quegli infelici uomini recassero seco dei cibi forniti loro dal padrone cedente: del vitto confezionato a bordo, una parte, i rimasugli, erano stati distratti per loro. Tali oneri hanno una ripercussione assai lieve: appena 12 *pesos*, ossia neanche il 2 % dei costi totali. Sarebbe stato interessante fare un raffronto, più che coi costi totali (che concernono pure altre merci), con il nolo dei soli schiavi, per vedere in quale misura *las curas* lo incrementavano. Il fatto che in questo conto le spese accessorie degli schiavi siano distinte dal nolo potrebbe

(100) Per « traslazione » intendo — ho accennato — qualcosa più di trasporto; trasferimento da un mercato — quello di vendita — ad un altro — quello di acquisto —, con tutti gli oneri inerenti: fra cui i porti, i noli, i « diritti » varii, l'assicurazione, ecc.

(101) Non è specificato di quale *peso* si tratti. Io ritengo che sia senzameno il *peso di tepuzque*, il quale, come si sa, si diffuse tosto nell'America del Sud, quando le relazioni commerciali si svilupparono fra il Messico e queste regioni (cfr. J. Canu, *op. cit.*, p. 59): e così era in quel periodo.

(102) J. Canu, *op. cit.*, p. 56; A. Sayous, *La circulation de métaux et de monnaies*, p. 1306.

sostenere l'ipotesi, poc'anzi affacciata, di un noleggio complessivo di nave, con occupazione totale di essa.

Le detrazioni dal ricavo lordo non si esauriscono qui: ed è per tale ragione che questo documento è qualche cosa di più di un mero conto di netto ricavo. Il Carrión elenca 5 partite di *dineros enviados a Hespañia*, per un totale di *pesos* 1333.3.11. Le spedizioni furono fatte sempre con navi differenti, di cui le prime tre paiono navi semplici, cioè, navi mercantili (due al comando di *Loys de Saragosa* e *Juan Sanchez de Neri* o *de' Neri*: quest'ultima interpretazione farebbe dedurre l'appartenenza di questo capitano alla famiglia Neri; ma non c'è nessun elemento di sostegno); le altre due erano navi armate, cioè, di quelle che scortavano i convogli, specialmente nei viaggi di ritorno, quando si trasportavano i carichi di metalli preziosi, perché una è detta la « capitana » (la nave, mi pare, sul cui ponte stava il comandante generale del convoglio) e l'altra è la *dicha armada*; comunque, se non si volesse pensare proprio alla nave del comandante di tutta la spedizione e, quindi, a un convoglio, si potrebbe sempre pensare alla circostanza che il trasporto di questi metalli e di monete si facesse anche con vascelli isolati e perciò armati.

Infine, il Carrión effettua la differenza fra la somma iniziale e le ultime due, e del residuo (*pesos* 1649.3.6) distacca e mette in evidenza i 2/3 (*pesos* 1129.5).

Il secondo conto è molto scheletrico e termina con il solo totale, senza alcuna formula conclusiva chiarificatrice. Vediamo subito che trattasi di un invio di 3 partite di argento, per le vie ufficiali: *registradas a su no(m)bre*. Sono precisamente 10 + 8 + 4 lastre (*planchas*), per un peso complessivo di marchi 437, cioè circa Kg. 103 e mezzo, computando il marco alla stregua della libbra di g. 355 (103). Ogni lastra aveva, perciò, un peso medio di quasi 4 chili e mezzo; esse venivano impiegate, oltreché per la monetazione, nei vari lavori di argenteria e non è inverosimile l'opinione che non poca parte di questo minerale fosse avviato verso Firenze, per produrvi sia l'« ariento filato », sia gli oggetti artistici e decorazioni che

(103) E. J. HAMILTON, *American Treasure and the Price Revolution*, p. 185. Questo marco (di Spagna), pur essendo, al pari dell'altro, 2/3 di libbra, e perciò formato da 8 once, ammette sottomultipli diversi, a partire da quest'ultima misura: 1 oncia = 8 ottavi; 1 ott. = 6 tomini; 1 tom. = 12 grani (cfr. G. CARLI-RUBBI, *Delle monete*, t. II, p. 312).

emettevano in abbondanza i « battilori » di quella città. Io, penso, anzi, che fosse proprio la grande richiesta di questa materia prima e dell'oro, da parte della numerosa e forte categoria di « battiloro » fiorentini, a sollecitare lo stabilimento in Ispagna — il luogo di maggiore afflusso di simili metalli dalle nuove sorgenti americane — di un numero, così elevato, di mercanti della Città del Giglio (104).

Il valore di questo argento fu stabilito in *pesos de buen oro* 1041.3.4 (105).

Delle operazioni che hanno avuto in Ginés de Carrión l'esecutore materiale, abbiamo ulteriore documentazione in lingua italiana, stilata da Federigo dal Borgo a nome di Francesco Lapi. Anche qui si tratta di estratti conti (106). Ho detto che il secondo conto del Carrión — che potrei dire conto di spedizione d'argento — era assai avaro di notizie: ci soccorre, adesso, un conto in lingua italiana (ma, ahimè, assai duro per la lettura) di Federigo dal Borgo, ove vengono dati molti dettagli sulle prime due partite regolarmente giunte in Ispagna. Qualora si volesse approfondire lo studio su queste *planchas* d'argento, si avrebbero in tale documento tutti gli elementi necessari: fra l'altro, sono dati i pesi di ciascuna di esse e il relativo prezzo in maravedi, prezzo che ha un campo di oscillazione ampissimo, in quanto va da un minimo di 724 a un massimo di 1800 per marco; così come è vasto il campo di oscillazione del peso, da 1 marco e 2 once a 70 marchi e 3 once.

Abbiamo un totale di maravedi 345.911, ai quali ne vengono aggiunti 11.254 di utili e dai quali vengono detratti 1.430 per spese di avaria, porto in casa, senseria e pesatura con un risultato finale di maravedi 355.735, dei quali Francesco Lapi appare addebitato nel coevo estratto conto (107).

Gli altri accreditamenti in questo conto provengono da realizzazioni integrali o parziali di crediti, per un totale di mar. 495.786, mentre nel « dare » compaiono, ovviamente, i pagamenti curati dal dal Borgo, fra cui

(104) Ho già ricordato questa categoria di industriali: v. nota 12.

(105) Per *peso « de buen oro de ley perfecta »* s'intende il *peso* di 450 marav., conformemente al libro degli *Atti del Cabildo di Lima*, 1535-39 (cit. da A. Sayous, *op. cit.*, p. 1306).

(106) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Conti di Federigo dal Borgo.

(107) Il primo documento è datato (26.6.1539), il secondo non lo è; ma ne presumo la contemporaneità, perché giunto sotto la stessa data — il 7 luglio — a Valladolid (A.S.F., loc. cit.).

uno agli Acciaioli e Nardi di Madera, probabilmente per fornitura di vino e poi sicuramente per fornitura di conserve (108).

Un altro conto — del 1° ottobre 1539 (109) — ci dà notizia, infine, dell'ultimo carico di argento: vediamo il Lapi accreditato di 124.650 maravedi, senza, però, che vi sia l'analisi; poiché l'importo del conto di spedizioni era di maravedi 122.681 (ricavati trasformando *pesos* di mine 212.6, sulla base della parità di 450) si avverte un « avanzo » di 1969 maravedi.

Ormai le operazioni con l'America erano avviate, nonostante che Strozzi e Capponi — dopo, indubbiamente, averle volute — ora stessero sollecitando la cessazione dell'azienda.

Una delle operazioni più interessanti fra tutte quelle documentate nella « filza del Lapi » è, senza dubbio, quella condotta in più riprese con Perotte Rabaza.

I documenti, come ho accennato nel paragrafo di illustrazione delle fonti, sono 5: 3 conti di netto ricavo, un conto di « piato » (cioè giudizio) e l'estratto di conto corrente, che conclude l'operazione stessa, almeno temporaneamente (110).

I rapporti tra il Lapi e Rabaza hanno avuto inizio nel 1536, con invio di guarnizioni di cuoio da cavalli e una coperta di fustagno da letto e continuano con 2 altre spedizioni: una di camicie e una di una schiava nera; poi vi è il giudizio intentato contro Giovanni d'Espinosa Salado nella *Cobrança* di Messico per ottenere la sentenza di esecuzione sui beni di lui. L'ultima data documentata è il 18 marzo 1539: allora Perotte rimette il conto, che Francesco Lapi protocolla in arrivo il 7 ottobre.

Questi documenti raggiungono, per la forma, una perfezione che non ho mai riscontrato pur nelle migliaia del genere che mi sono passate sotto gli occhi. Neanche oggi potremmo pretendere un rendimento di conti simile e, in particolare, i conti di netto ricavo e l'estratto di conto corrente.

(108) Della produzione di vino e sua importazione in Italia (a Genova) da Madera ebbi notizia, qualche anno fa, all'Archivio di Stato di Genova, per cortese comunicazione del Dott. Gioffrè.

(109) A.S.F., loc. cit.

(110) A.S.F., loc. cit. Perotte Rabaza (o Rabasa) compare tre volte nel *Catálogo* (vol. II, pp. 73, 101, 102), in relazione con due italiani (un lucchese ed un fiorentino) nel Messico ed in Ispagna.

I conti di netto ricavo si dispiegano, come ben vedesi, su tre capisaldi:

I) specificazione degli acquirenti e della merce con relativo importo fatturato (ricavo lordo pel nostro Lapi);

II) dettaglio dei costi di traslazione, col corrispondente totale, che, allogato esternamente rispetto ai dati numerici del settore stesso, viene imputato a riduzione del ricavo lordo soprastante;

III) precisazione del ricavo netto, che, divenuto liquido, si definisce automaticamente posta di conto corrente.

Nel prospetto dei costi di traslazione, comune alle tre operazioni transatlantiche, ho raccolto i dati di questi tre conti, distinguendo, dacché mi è stato possibile, quelli del primo conto rispetto alle due qualità di merci.

I dati percentuali sono qui di una importanza tutta particolare, tanto più che non conosciamo di quell'epoca così remota per noi e così vicina alla impresa di Fernando Cortés, elementi del genere.

Mi viene fatto qui di ricordare la grande sensazione che provai, la commozione, quando lessi i nomi Messico, Vera Cruz, Spagna affiancati a quella data: li scorsi rapidamente, cercai di legarli agli altri documenti, mi impegnai subito per avere altri particolari e per scoprire anche io — ma da modesto studioso — quel nuovo mondo: e furono proprio questi documenti di Perotte, i primi a cadere sotto il mio sguardo, che aveva avuto la fortuna, il giorno avanti, di « far centro » su un altro eccezionale documento: la girata cambiaria più antica.

Per noi europei questi documenti, direi, fanno ancor più impressione, perché, a differenza di quelli che si trovano negli archivi di questo Continente — e massimamente nella gloriosa « testa di linea » del commercio transatlantico, a Siviglia — sono stati compilati di là dell'Atlantico, in quei luoghi dove ancora non era finita la penetrazione spagnola.

Ma, andiamo avanti, mettendo subito da parte, per brevità, il rendiconto del processo: basterà dire che le spese da esso emergenti non furono esigue, ammontando a 26.5 *pesos di tepuzque*: dato che vi sono intervenuti un *dotor* (avvocato), i giudici, gli uscieri e ... la carta bollata; il documento, tranne l'intestazione e la dichiarazione finale di avvenuta liquidazione dell'importo del conto, è scritto in ispagnolo, dalla stessa persona che ha redatto gli altri testi. A quest'ultimo proposito, si noti che gli operatori

economici di quelle zone, o conoscevano la lingua italiana o avevano al loro servizio del personale che in essa e con essa sapeva disimpegnarsi: e in quest'ultima ipotesi, non è da escludersi l'eventualità almeno dell'origine italiana in tale personale, non senza ritenere — ovviamente — che addirittura gli stessi operatori fossero italiani, con l'indispensabile corredo della conoscenza della lingua spagnola.

Le merci furono inviate in due riprese, la prima delle quali fu disimpegnata dal galeone *Santa Maria de l'Antigua*, che è ricordato spesso dagli studiosi per le molte traversate.

I due lotti di merci del primo rendiconto sono molto esigui, ma, come vedesi, di alto valore: e ancora una volta il nolo è agevolmente sopportato dal valore della cosa cui è pertinente (111).

Passando agli altri due conti, tale tasso d'incidenza si eleva fino a farci concludere che la merce « carne nera » non è di certo più pregiata: quasi il 6 % del ricavato della vendita della sventurata negra fu assorbito dall'armatore del galeone *Santo Gregorio*.

Il fatto che nel secondo conto il nolo sia imputato sull'unità di peso *tonelada* (112) (« 8 ducati circa per tonelada ») mi fa pensare che, almeno per talune merci, il nolo fosse stabilito alla stregua di una certa unità di misura. Sarebbe, poi, da ritenere — ma finora non ci sono prove concrete — che il nolo di uno schiavo, fosse assai simile come struttura all'odierno prezzo di viaggio per passaggero, comprendente, cioè, il vitto (oggi, si capisce, vi è anche il letto, che, però, non si dava a uno schiavo: e neppure lo spazio che esso avrebbe richiesto), per l'imprescindibile necessità in tal senso, tanto più che allora il « nastro azzurro » era assai lontano dal limite odierno!

Ciò che mi pare abbastanza elevato è il nolo per il tratto costiero compiuto su barca per raggiungere Vera Cruz, la sua fiera e avviarsi sulla *carretera* dell'altopiano (113). Il barcaiolo percepiva una somma quasi del

(111) Nel prospetto non ho calcolato le percentuali dei costi relativi alle coperte sul totale dei medesimi, perché avrebbero avuto scarso significato.

(112) Questa misura di peso non è contemplata dall'HAMILTON (*op. cit.*, pp. 175-178, 183-185), né dalle numerose « pratiche di mercatura » che ho consultato a Firenze e Pisa. Ma, poiché nello stesso conto si accerta più avanti un'altra espressione del peso, in « arrobas », si può fissare in 22 *arrobas* l'equivalente di una tonnellata.

(113) Il porto di approdo principale del Messico in quell'epoca non era Vera

tutto indipendente dal valore del bene trasportato e sempre elevata, e talvolta elevatissima: per le guarnizioni essa è quasi 1/3 del nolo, che è su distanza e con esposizione a rischi ben più ragguardevoli, e per la schiava, che ha un valore assai maggiore, il barcaiolo è stato rimunerato con 8 1/2 % circa del nolo transatlantico; bisogna tenere presente, però, l'elemento carico e scarico, al quale la limitatezza del viaggio offriva un campo troppo angusto per difendersi e direi, mimetizzarsi.

Finalmente siamo giunti a terra e portiamo l'attenzione alle pretese del « vetturale ». Il costo del trasporto terrestre, se si eccettua la schiava, mi pare piuttosto alto, tanto più che il percorso, indubbiamente disagevole, non era poi tanto lungo. Per le camicie il porto è addirittura quasi il doppio del nolo e per gli oggetti di cuoio quasi lo eguaglia.

Prima di fare dei raffronti con porti europei contemporanei è d'uopo avanzare la conferma, anche pel Messico, di questo principio: che il costo del trasporto delle cose per via terrestre è stato più elevato dei noli, salvo eccezioni particolarissime, cui accennerò avanti.

Il « diritto » del 7 1/2 % è regolarmente prelevato, con l'esclusione della schiava.

L'« imposizione », invece, manca per il primo carico e per gli altri due è stabilita nella misura di 1 *peso* di mina (corrispondente, allora, secondo questi e altri documenti, a *pesos di tepuzque* 1.5.3 o 4) per unità, che è la tonnellata, per le camicie, e la persona, per lo schiavo.

La « provvisione » di Perotte, infine, si ferma al 5 %, come si vedrà nell'altro rendiconto messicano; per la schiava, invece, « non si piglia niente »: non solo perché essa fu oggetto di scambio tale — ancorché si fosse allora in un periodo di non grande vivacità del mercato in generale — da supplire lautamente alla provvigione stessa, ma precipuamente perché in questo caso egli operò in proprio e la veste di acquirente annullò quella di commisionario.

I ricavi netti in simile successione, ricompaiono nella sezione destra (cioè nella sezione « avere ») dell'estratto conto corrente, nel « dare »

Cruz, ma *San Juan de Ulúa*, come è attestato da questi documenti. Essa è sita su un isolotto antistante l'odierna Vera Cruz, mentre l'*antigua* Vera Cruz (fino al 1599) era ubicata oltre 30 km. più a Nord. San Juan è altresì nota per essere stato l'ultimo lembo di terra della « Nuova Spagna » rimasto agli spagnoli.

del quale figurano le rimesse di fondi al Lapi e ulteriori oneri per lui, tra cui il « piato », col quale, appunto, si aprono le registrature.

Perotte spedisce due gruzzoli di moneta — di cui 110 *pesos* in « *oro de mine de ly* » — alla luce del sole, cioè facendone effettuare regolare registrazione, a mezzo della nave *Santa Maria de Jesus* per il che la « registrazione » e l'*asiento* comportano una spesa de 3 *tomini* e altri 4 al *patrone* per il *cofre* e l'*ariero*. Dell'altra rimessa è solo precisato l'importo (*pesos* di *tepuzque* 132.7), la nave (*Santa Maria de Regla*) e il *patrone* (Pedro Marques).

Sotto questo conto lo stesso autore dichiara quale merce è tuttora in sue mani per la vendita — due pezze di velluto rosso e una coperta, come l'altra già collocata — per cui impianterà un altro conto.

Questi rapporti di conto corrente sono rimarchevoli. Il nostro sarebbe andato anche oltre, se non ci fosse stata una esigenza del correntista messicano: « a noi conviene rematar li conti vechi ».

Al Messico fu indirizzata un'altra partita di merci, consistente in pregevoli oggetti di vestiario. Fu esecutore dell'operazione Gaspar d'Espinosa, il quale fece redigere il conto a Giovanni di Vagneta a Vera Cruz, il 15 aprile 1539 (114). Questo si svolge su tre facciate, ove ha luogo la dimostrazione di tre aspetti differenti:

1) specificazione delle merci e del ricavo lordo;

2) spese dalla Spagna a Messico;

3) spese di vendita, con la ovvia conclusione della enunciazione del netto ricavo.

È anch'esso un conto di netto ricavo, che concerne merci di pregio ho detto; infatti notiamo:

1) vare 48 1/4 di rasi neri e « chermisi », delle quali, però, 28 (per 70 *pesos*) non sono conteggiate, in quanto Francesco di Lerma, cui l'Espinosa le aveva vendute, è fallito: anche qui i fallimenti!

2) 14 camicie di Olanda, al prezzo di *pesos* 1.5.2., prezzo non trascurabile: segno evidente che si trattava di prodotti buoni;

(114) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Conto di Giovanni di Vagneta, del 15.4.1539.

3) 3 qualità di panni, nei seguenti quantitativi e prezzi unitari:

— di Saragoza,	vare 42 1/2,	*pesos* 1.2.9
— panno « lionato »,	» 65 ,	» 1.1.1 1/2
— » « roano »,	» 8 ,	» 1.4

4) tela per lenzuoli « roano » vare 402 1/2, a 3 tomini.

Si tratta di un totale di *pesos* 392.5.6, sul quale incide un costo di traslazione dalla Spagna alla Città di Messico di *pesos* 88.5.6 (pari al 22,58 %) e un costo di vendita di *pesos* 34.1.6 (percentuale: 8,70), con una incidenza complessiva, quindi, di *pesos* 122.7.0, che, tradotti in percentuale, divengono 31,28: il ricavo lordo viene, perciò, a ridursi di circa 1/3, avanti che esso vada a inserirsi fra i componenti del risultato economico dell'azienda. Nella tabella, più volte richiamata, dei costi di traslazione transatlantici, si trovano poi tutti gli altri particolari.

Faccio notare come, questa volta, è detto che la « barca » da San Juan d'Ulúa ha effettuato il trasporto al « Rio de la Vera Cruz »; è assai probabile che questa sorta di chiatte, lungi, s'intende, dall'attraccare a una banchina, si arrestassero con la chiglia sull'arenile delle sponde di questo fiume, lungo il quale, perciò, è da intendere ricavato il porto.

Il prezzo della « vettura » non riguarda tutte le merci, giacchè una parte di esse non seguì la *carretera* dell'altopiano messicano, essendo stata venduta a Vera Cruz (compì l'operazione Juan Lopez de Herrera, che ne fece perdere oltre il 5 % forse a causa di furto): si ha certezza in tal senso soltanto per la tela di lenzuoli, del non indifferente valore di *pesos* 150.7.0. Non computando questa somma nella base di riferimento della percentuale, si viene a stabilire che il porto delle merci che effettivamente furono inviate a Messico corrisponde all'1,86 %: esso viene a rappresentare una spesa vicina quella del ben più lungo trasporto marittimo (2,72 % del ricavo lordo).

Nell'ultimo settore (v. la trascrizione) vi sono delle interessanti notizie. Anzitutto, il commissionario dichiara di non trattenere — sul ricavo — più del 5 %, perchè sa « che in questa incepta guadagnate poco o nulla »: amenochè la bassezza del prezzo di vendita non sia dovuta prevalentemente ad azione disonesta del venditore, siamo autorizzati a pensare ad un certo ristagno degli affari: che troverebbe conferma nella partita sottostante, laddove è detto della « *falta* che ci è di argento e oro ».

In fondo al conto viene guindi fatta la riduzione dei *pesos* — onde è espresso il netto ricavo — in maravedi, non considerandoli *pesos* di « mine », per il che la trasformazione viene operata sulla base del rapporto 1 : 450, ottenendo, pertanto, pesi 163 e grani 8, di « mine ». Questa moneta, aurea, gli viene mandata in oro, con annotazione « nel registro del Rey »: come oggi una rimessa di valuta estera, attraverso la via ufficiale della banca.

Vi sono, poi, altre operazioni minori con l'America, delle quali esiste soltanto il ricordo in poste di bilanci: una di queste sta in testa a simili documenti, a provare che l'affare è andato a male: « refe bianco di Firenze, che stava nella Nuova Spagna in mano di Roderigo Pinto, che l'ha riportato con sè per non averlo potuto collocare » (115).

Se riprendiamo gli estratti conti di Federigo dal Borgo, possiamo seguire la realizzazione dei crediti provocati da queste operazioni.

Da Vera Cruz, Giovanni di Vagneta ha inviato dell'oro per 163.1 *pesos* (di mine), sui quali si è avuto un utile di 1.641 maravedi, perchè l'importo stesso è trasformato in maravedi 75.030, contro i 73.389 visti nel conto di Vagneta (116).

Perotte Rabaza invia, invece, *pesos* messicani (132.7), pari a maravedi 36.170 (secondo il rapporto di 1 : 272), ma registrati sotto il valore di 35.088, per via dei consueti oneri (117).

Ritorniamo, per concludere, alla « Relazione del bilancio di F. L. di come ci pare restino e' sua debitori questo dì 23 di febbraio 1539 » (cioè 1540) (118), riportando molti particolari che — come ho accennato — sono significativi per l'intelligenza della situazione generale del mercato:

1) Refe bianco di Firenze, che stava in India in mano di Roderigo Pinto: si è già visto che costui l'ha riportato con sè per non avere trovato « da finirlo e per essere grosso: e domanda le spese »;

2) Nicola di Bernardo del Benino è morto nel Perù e non se ne ricaveranno i crediti;

(115) A.S.F., loc. cit., « Relazione del bilancio di F. Lapi », del febb. 1539.

(116) A.S.F., loc. cit., Conti di Federigo dal Borgo.

(117) Le 4 partite di riscossioni dell'America ricompaiono in una copia di conto, dove è detto che trattasi, per le prime due, di argento basso; la grande varietà nel titolo dell'argento ha provocato la grande varietà di prezzi.

(118) A.S.F., loc. cit.

3) « Robe mandate alla Nuova Spagna a Gaspar d'Espinosa »: « di questi (mar. 88.049) Federigo n'ha cavato mar. 73.030 e el resto col tutto si doveranno avere »;

4) Galeotto Cei, « sta in India e se viene e guadagna pagherà »;

5) « Incetta al *Nombre de Dios* » (mar. 861.066);

6) « Robe mandate alla *Nuova Spagna* a Perote Rabaza »: sull'una e sull'altra operazione con la Nuova Spagna c'è stato ben poco guadagno. Di entrambe si interessa Federigo dal Borgo, come già sapevamo;

7) Il fallimento di Francesco e Carlo Marucelli di Lione deve avere destato clamore, perchè si dice « di questi costà sapete tutto »;

8) Le masserizie di casa sono vendute da Federigo dal Borgo: la differenza, naturalmente, è stata girata al conto « disavanzi », quale quota del costo di questo bene da attribuire alla gestione: l'ammortamento;

9) « Argenti di nostro conto »: pure questi sono stati venduti notevolmente sotto costo;

10) Anche due *vecinos* falliscono;

11) « orpimento »: « sarà cosa lunga a finirlo, chè non c'è domanda d'esso et noi ne abbiamo gran somma »: anche il Lapi aveva fatto forti acquisti, ma poi il ribasso dei prezzi, e, soprattutto, la scarsezza di moneta negli acquirenti, gli ha fatto fermare le vendite;

12) Un fallito fugge in India;

13) Si erano arrugginite delle lame di spade, che in un'altra situazione contabile sono dette « provenienti da Genova » (e perciò, verosimilmente, prodotti milanesi);

14) Anche Girolamo Mannelli non paga;

15) Giovanni Lopes di Siviglia è un'altro fallito, che ha accusato « usurai i suoi creditori »;

16) Gonzalo Hernández de Herrera: altro fallito;

17) Collaretti di camicie: anche per questi è difficile la realizzazione;

18) Giovanni di Valladolid: altro fallito, imprigionato;

19) Giovanni d'Espinosa Salado, altro fallito, nonostante che sia stato in India; vorrebbe andare nella Nuova Spagna per finire i conti coi suoi fattori e « mandare qui quanto più potesse pei suoi creditori »;

20) Tappeti e altro di Scio: anche di questi il liquidatore Federigo ha smerciato una parte, ma permane la maggiore;

21) « Assicuratori sopra i saponi »: anche questi sono falliti;

22) « L'imperatore Carlo »: una parte del credito verso di lui è stata riscossa e pel resto si avrà « in Corte un assegnamento »;

23) Crediti verso Borghini e Gondi di Cadice: « sono di più debitori ... che la più parte sono falliti e persi »;

24) Anche sulla tonnina mandata a Genova dal Gondi ci sarà qualche danno;

25) Anche il Cav. Gaspar Antonio di Siviglia « non pagherà mai »;

26) Federigo dal Borgo è costretto a vendere uno « stiavo grande » per mar. 12.000, mentre era inscritto per 20.000: però non sa quando l'acquirente avrà modo di pagare.

E questa lista di dissesti si aggiunge ad altre, alle quali ho fatto cenno: l'insieme di esse offre un quadro efficacissimo della situazione di allora in tutta la zona ed oltre.

5. Secondo quanto ho preannunciato, il Lapi svolse ampia attività di assicurazione contro i rischi della navigazione. È questo un campo in cui si esercitarono numerose aziende fiorentine nel periodo 1450-1550, riuscendo fra l'altro a far progredire considerevolmente l'istituto relativo (119), come ho potuto apprendere da centinaia di contratti inediti provenienti da quell'epoca e come comunicherò in uno studio futuro.

Il Lapi agiva in partecipazione con altri, e prevalentemente con Palla Strozzi e comp. di Lione, con quote che vanno da un massimo di 12/13 ad un minimo di 1/2. Sono appunto due estratti conti — che si concludono con i loro totali in un terzo, generale —, inviati alla grande società lionese, le guide principali di questa escursione in tale campo; ma sono, purtroppo, assai lacunosi, come apparirà meglio dall'esposizione della procedura formale da me ricostruita (120).

(119) Dell'assicurazione a Firenze per le epoche anteriori parla il Bensa (*Il contratto di assicurazione nel M. E.*, Genova 1884; i relativi statuti del 1393, 1463 e 1464 sono a pp. 153-54, 164-70).

(120) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Conti di Lapi a Palla Strozzi, del 12 e 28.1.1536 (1537).

I contratti venivano aggruppati per quote di partecipazione ed ogni serie così alimentata si contraddistingueva con un numero — « sicurtà di n. 1 ..., di n. 2 ... attinente a voi [Palla Strozzi e comp.] per 1/5 ... » — e le si impostavano due conti: uno per i premi (semplicemente intestato « sicurtà », con il numero e quota), cioè i ricavi, o lato attivo, con due colonne per i dati numerici (somma assicurata in ducati e misura del premio in maravedì) (121); un altro conto, per i sinistri (intestato: « storni, danni e avarie di sicurtà », con il numero e quote), cioè il lato passivo con una sola colonna, naturalmente, e con la misura della perdita spettante all'associato, sotto al totale. Sfortunatamente i soli conti superstiti dell'uno e dell'altro tipo sono attinenti a serie diverse: per i premi è documentato soltanto in n. 11 e per i sinistri il n. 9: dimodoché non si può effettuare il raffronto e conoscere compiutamente i risultati economici di questa importantissima operazione. Ci può soccorrere il conto generale, ove, fra le partite di indole differente, sono raccolti i valori conclusivi di questa serie di conti, dal n. 4 all'11 per i premi e con qualche vuoto per i sinistri: è evidente che non sempre vi sono stati dei danni! Però è un soccorso limitato, giacché non possiamo penetrare nell'ambito di ogni numero e agganciare ogni premio ai relativi oneri e sinistri, quando vi siano stati, specialmente per le polizze stipulate su viaggi transatlantici, in maniera da consentirci una valutazione retrospettiva dei rischi della navigazione nei diversi mari, mediante opportune comparazioni. Un'altra grave deficienza è, poi, quella della non precisazione, per la maggior parte, dei carichi trasportati: il che ci impedisce di giudicare con fondatezza l'entità di questi costi accessori e porli a raffronto col costo principale della merce, cui essi aderiscono.

Offro, intanto, derivandolo dall'estratto conto generale, un « conto di esercizio », in cui contrappongono la serie dei fattori positivi a quella dei fattori negativi delle assicurazioni, avendole ricondotte alla misura complessiva per i due associati, ma denunciandone il tasso per Francesco Lapi, sotto l'unico elemento distintivo del numero d'ordine, che, però, ha tanto poco significato (v. il prospetto sottostante).

Se fossero stati inclusi nei varî conti tutti i sinistri, avremmo potuto accettare in pieno questo risultato: ritengo che si possa farlo in gran parte,

(121) Nella trascrizione data in App., si vede chiaramente che, effettuati i totali, il Lapi sottrae una provvigione per sé del 2 per cento: e dal ricavo netto trae la quota dell'associato onde lo accredita nel conto generale.

perchè era trascorso il lungo tempo necessario alle liquidazioni dei danni, quando — nel gennaio 1537 — furono redatti questi documenti, almeno pei primi nove, che sono ancora i contratti più grossi. Difatti, di alcune assicurazioni abbiamo date di stipulazione del 1533. Piuttosto mancherebbero i costi di esercizio, specifici e generali, che, però, non sono elevati. Pertanto, possiamo porgere l'orecchio a queste voci e con esse dire che, col vento della fortuna in poppa, il Lapi realizzò dei buoni guadagni con le assicurazioni, anche se taluni tassi dei premi — secondo quanto esporrò tra poco — sono stati piuttosto bassi: circa il 50 % dei premi è rimasto indenne di fronte ai sinistri, senza contare, per il solo Lapi, la provvigione, che potremmo supporre compensativa dei costi di esercizio. Ho già detto che, però, abbiamo scarsi particolari, soprattutto circa la merce trasportata di là dall'Atlantico. In questo caso sono utili i raffronti, ed eccomi, perciò, a raccogliere in un prospetto tutti gli elementi che desumiamo da questo conto, affiancandoli con alcuni che reperisco da altre fonti.

Il prospetto, come vedesi, parla da solo, per cui ogni commento sarebbe superfluo.

Purtroppo, bisogna andare cauti nel formulare giudizi circa il costo della assicurazione nei trasporti transatlantici: perché, principalmente, ci manca l'importante base di riferimento della qualità della merce. Siamo informati soltanto di un carico d'oro, per il quale si scende al tasso di appena 5 %: che si può spiegare come la combinazione del concorso di questi due fattori: lo scarso ingombro che comportava la merce — per cui era facile evitare i danni da rischio di navigazione, getto, incendio, potendosi agevolmente passare l'oro da una nave ad altra, o evitarne l'affondamento, e salvarlo in caso di naufragio, ed era meno difficoltoso occultarlo quando la nave fosse stata assalita e perquisita dai pirati — e il rinforzo alla protezione del vascello, in sé e per sé (nave da guerra o armata) e in quanto rientrante in un convoglio.

Considerazioni analoghe ho già fatte parlando del commercio con l'America.

Di assicurazioni intorno ai trasporti transatlantici abbiamo notizia in varie altre parti del conto generale e del conto dei sinistri, dove si parla di viaggi a Cuba, Nombre le Dios, Nuova Spagna, ecc.; poi una fonte doviziosa si trova nei conti del Botti, già ricordati (122).

(122) A.S.F., *V S. Strozz.*, n. 1090, Conti di Francesco Botti.

CONTO DI ESERCIZIO DELLA ASSICURAZIONE SULLA NAVIGAZIONE DELLA COMPAGNIA LAPI CON PALLA STROZZI E COMP. (1532-37)

RICAVI		COSTI			
Polizza n.° 4, 12/13. mar. .	399.742	N.° 4:	danni. mar	5.865	
			danni . .	4.343	
			danni . .	2.250	12.458
Polizza n.° 5, 11/12	186.942	N.° 5:	danni . .	45.000	
			danni . .	200.200	
			getto, da Siv. alla T. Ferma	18.000	263.200
Polizza n.° 6, 19/21	309.228	N.° 6:	danni . .	21.696	
			danni . .	193.445	
			danni . .	43.565	
			getto . . .	3.937	262.643
Polizza n.° 7, 4/5	57.751	N.° 7: —			
Polizza n.° 8, 4/5	281.472	N°. 8:	danni . .	3.750	
			danno, da Siv. alla N. Spagna	1.911	5.661
Polizza n.° 9, 5/7	99.764	N.° 9:	danni . .		135.515
Polizza n.° 10, 2/3	12.562	N.° 10: —			
Polizza n.° 11, 1/2	28.930	N.° 11: —			
NOTA: i valori suesposti sono al netto della provvigione del 2%, sul valore di ogni polizza che è a solo beneficio del Lapi.		TOTALE dei costi			679.477
		UTILE			696.914
TOTALE dei ricavi	1.376.391	TOTALE a pareggio			1.376.391

In generale, si può concludere che l'assicurazione transatlantica comportava nel periodo in esame costi moderati: anzitutto — come si è visto — siamo in un periodo di depressione e sussidiariamente è da osservare che i carichi erano grossi e la scorta armata dei convogli potenziata e diffusa.

E, giacché ho invaso il campo dei costi di traslazione, introducendo,

altresì, dei raffronti con dati significativi di altri luoghi ed epoche, eccomi a compiere un'analoga esposizione per gli importantissimi costi dei trasporti per la via marittima e la terrestre, azzardando di affiancarli con un costo su un itinerario fluviale brevissimo e per merce poverissima (123). Nel considerare i numeri più significativi — i tassi percentuali — si rammenti sempre la ulteriore relatività — questa volta qualitativa — dipendente dalla indole dell'oggetto trasportato: merce ricchissima, ricca, media, povera e poverissima.

III

Il campo dei problemi che ci viene aperto dalla conoscenza — suggestiva per vari punti — dei rapporti di aziende europee col Nuovo Mondo è quanto mai interessante e ampio, come ho accennato nell'introduzione di questo discorso.

E ora, a mo' di conclusione — ancorché, lo ripeto, io stia qui a fare una semplice comunicazione di risultati di ricerche e di studi appena avviati — proviamo a vedere quali problemi, o aspetti di essi, si possano affrontare, avvalendoci dei risultati stessi e delle brevi considerazioni che ho fatto nella precedente parte.

Facendo intervenire gli altri elementi di cui dispongono in tema di attività economica di Firenze, per il secolo che va dalla metà del XV alla metà del XVI, in ordine di importanza e di priorità emergono questi tre problemi:

a) costi e profitti nel commercio transatlantico;

(123) Per mancanza di spazio nell'ultima colonna dei prospetti sulle assicurazioni e sui costi di trasporto, ho posto delle sigle per la enunciazione delle fonti: di queste dò ora la spiegazione:

1: Archivio di Stato di Firenze, V Sezione Carte Strozziane;
2: MARINAI (V. elenco delle opere consultate);
3: ROMANO (» » » » »), I e II;
4: CIBERTI (« » » » »);
5: BIANCHI (» » » » »);
6: SALZA (» » » » »);

gli ulteriori riferimenti (citazioni di carte di codici) per i nn. da 2 a 6 sono afferenti al codice che questi miei cari assistenti e allievi hanno trascritto ed incluso nei loro lavori. I dati così raccolti furono da me controllati a suo tempo.

b) crisi da deflazione in Ispagna nel quinquennio 1535-40, nella grande crisi di inflazione;

c) posizione economica di Firenze in quel periodo, che potrebbe andare anche sotto il titolo di « Firenze nel tardo Rinascimento », se badassimo allo sfondo generale del Rinascimento (124).

Dai prospetti redatti nell'apposito paragrafo è emerso chiaramente come l'aggravio operato sul costo base dai costi di traslazione nel commercio transatlantico sia più lieve di quel che noi eravamo abituati a pensare: dico semplicemente a pensare, perché nessun documento in proposito era stato comunicato a sostegno della tesi: la quale, tuttavia, era resa verosimile ed accettabile dalla considerazione della lunghezza e difficoltà del viaggio transatlantico, aggravate dalla scarsezza dei mezzi e imperfezione degli strumenti, nonché dalle decimazioni piratesche. È vero sì che le merci contemplate in questa indagine erano delle più ricche — tali da sopportare agevolmente simile maggiorazione di costi, non comprendente il premio di assicurazione — e che le percentuali io sono stato costretto ad ancorare al ricavo lordo e non al primo costo, ché, altrimenti, si sarebbero di molto elevate, se proprio non raddoppiate (125); ma è pur vero che circa due secoli avanti, nel 1318, il carico degli oneri di traslazione di un lotto di panni dalla Fiandra e Francia settentrionale a Firenze (via Marsiglia-Porto Pisano, per mare), con un percorso infinitamente più breve di quello

(124) Nel recente *Convegno internazionale di studi sul Rinascimento* (dovuto all'iniziativa dell'Ist. Nazion. di studi sul Rinascimento, Presidente Prof. Mario Salmi; Firenze 25-28 settembre 1952) è stato affrontato — con una brillantissima relazione di Armando Sapori (*Il Rinascimento: significato e limiti*) e con interventi di forti studiosi (fra cui i Proff. Renouard, Morghen e Violante) — il problema del « Rinascimento economico » ed avviato verso la soluzione, per quanto, come ho avvertito nelle pagine precedenti, non si conosca che limitatamente l'economia di alcune regioni italiane e soprattutto di Firenze, che non dobbiamo sottovalutare, essendo essa stata la culla dell'« altro » Rinascimento — quello generale — ed avendo avuto una parte di primissimo piano in ogni forma di attività economica fin dalla « rinascita » di questa.

(125) Bisogna tuttavia tenere presente che le partite di merci vendute in America dettero profitti assai magri — se non addirittura delle perdite! — e che le assicurazioni — come si è visto — furono del pari moderate. Ad esempio, se rapportiamo ad un primo costo di 70 *pesos* (la partita di 90 camicie inviate a Messico) il costo di traslazione aggiuntavi l'assicurazione del 6 % (totale 27 *pesos*), otteniamo una percentuale di 38,50 circa: che non è certo molto, in ispecie se teniamo presente che vi sono dei carichi eccezionali, come la provvigione.

Siviglia-Messico, superò il 20 % del primo costo, di cui circa 2,13 per il nolo e 9,74 per assicurazione (126), e che circa un secolo dopo (1415), per una grossa partita di lana di San Matteo, trasportata, via mare, da Tortosa a Porto Pisano, il 18,56 % del costo totale era rappresentato dai costi di traslazione e di esso 7,60 per il solo nolo (127).

Se passiamo agli altri dati della tabella dei costi di trasporto abbiamo conferma di quanto ho asserito, anche per quelli dei percorsi terrestri, in territorio messicano, e su Napoli-Lucca, Napoli-Firenze, Lucca-Anversa, ecc. A quest'ultimo proposito, torna utile un raffronto fra il costo del trasporto per le due vie da Anversa ad una città italiana: ci accorgiamo che possiamo dar ragione a Jean van Houtte: che era più economica la via terrestre (128); ma, s'intende, soltanto fra questi due paesi e, soprattutto, a motivo della notevole disparità nella lunghezza degli itinerari, malgrado che quello terrestre comportasse il superamento delle Alpi. Ciò è da interpretare — lo dice lo stesso Autore — come miglioramenti effettuati alle strade e progresso nella sicurezza delle medesime (129); la constatazione, poi, di simile funzionalità in una carrozzabile fra la foce dello Schelda ed il suo innesto sulla vecchia via Francigena (che pure era stata attrezzata), è di grande importanza.

Io penso che un elemento decisivo nella spiegazione di così bassi prezzi di trasporto verso l'America e nell'interno del Messico sia da ascrivere principalmente all'aumentato tonnellaggio delle navi e, per il trasporto terrestre, alla modestia della vita messicana, e, quindi, bassezza di prezzi; né è da trascurare il particolare che il periodo osservato, come si

(126) A. SAPORI, *Una compagnia di Calimala*, cit., pp. 80-86, 99.

(127) Un mio allievo — il dott. Francesco OLIVA —, che ha studiato i documenti del fondaco di Pisa del grande mercante aretino Lazzaro di Giovanni di Feo Bracci, ha calcolato molti indici dell'incidenza dei vari elementi del costo di traslazione sul primo costo, completando i dati fondamentali presentati anni fa dal FANFANI (*op. cit.*, nota 2), e confermandoli in pieno (v., per il titolo del lavoro, le « opere consultate »). Io mi sono, poi, soffermato su altri libri di conti dello stesso Archivio (ARCHIVIO DELLA FRATERNITÀ DEI LAICI DI AREZZO, *Libri dei benefattori*) ed ho effettuato i conteggi anche per periodi posteriori; il codice da cui ho tratto gli elementi surricordati è il « libro nero reale, segnato E » dello stesso mercante (n. 54, cc. 52 s. e 56 d.). Si tenga presente che la merce di cui sopra, posta in Porto Pisano, doveva essere ancora venduta: attendeva i costi di vendita.

(128) J. A. van HOUTTE, *Bruges et Anvers, marché « nationaux » ou « internationaux »*, in « Revue du Nord », XLIII (1952), p. 97.

(129) *Ibidem.*

vedrà, è un periodo di depressione generale di prezzi in Ispagna, alla quale non si potevano sottrarre le imprese di servizi di navigazione, tanto più che i viaggi di ritorno erano magri e quelli di andata ancor più.

Fra i costi di traslazione manca — secondo quanto ho detto — il premio di assicurazione, perché esso era a carico del venditore (committente), ossia addossato a persona differente da quella che ha spiccato il conto di netto-ricavo. Anche per questo aspetto si è avuta una sorpresa: la esiguità dei premi relativi al viaggio di andata si può spiegare con la esposizione di gran lunga minore agli attacchi pirateschi (i predoni avevano di mira soprattutto i metalli preziosi); ma, come accettare un premio di appena il 5 % del capitale assicurato per il trasporto di oro dal Centro America alla Spagna in quell'epoca? Non vi può essere che una spiegazione: che il viaggio sia avvenuto su una nave « capitana », cioè, di quelle maggiormente protette dalle armi.

In linea generale, se badiamo pure ai noli transatlantici, si può concludere che la marina aveva fatto progressi notevoli, sia tecnici (come, in primo piano, l'incrementata portata delle navi), sia organizzativi (come, particolarmente, la conformazione dei convogli con il contorno dei vascelli di protezione).

Non disponiamo di un conto dal quale emerga nettamente il risultato economico delle operazioni che il Lapi ha compiuto con l'America. Egli e i revisori della sua attività sono, però, espliciti nel dichiarare che si è guadagnato poco o addirittura che si è rimasti sotto costo.

Premesso che il commercio transatlantico apportava forti guadagni in periodo normale, ossia quando era facilmente e abbondantemente reperibile il metallo prezioso, l'esportazione dall'Europa non poteva dare dapprincipio ottimi risultati: occorreva del tempo prima che la civiltà mediterranea suscitasse bisogni e desideri dei suoi prodotti presso gli Indi, che il tenore della loro vita si elevasse a che la moneta vi divenisse più frequente e di maggiore velocità di circolazione; poi, bisogna tenere presente — e questo è forse un fattore più considerevole — la deficienza nella organizzazione generale del commercio, con quella sorta di monopolio, che, inibendo l'accesso nel Nuovo Mondo dei mercanti forestieri che avessero potuto operare in proprio, comportava l'intervento di commissionari, non sempre onesti: il Lapi lamentava che « occorre avere là persona sicura » e che i commissionari « danno i conti a lor modo » (è la lettera, più volte rammentata, diretta dal Lapi a Giuliano Capponi il 10 giugno 1536).

I giudizi che sono stati dati finora di alti costi accessori e di alti guadagni provengono non da documenti che riproducono l'attività economica, ma dalle fonti cronistiche, che, a loro volta — quando sono più veritiere —, hanno attinto saltuariamente dalle lettere di qualche mercante, in cui si annunciavano prospettive di grossi guadagni: così, ad esempio, se si tendesse l'orecchio alla voce del Lapi soltanto quando, entusiasmatosi anch'egli per le notizie che provengono da « quelle Indie », trasmette al « maggiore » previsioni di lauti e sicuri guadagni, mentre, in altri casi, si duole che vi sia « strettezza », che il mercato sia fermo. Il giudizio conclusivo su questo attraente argomento possiamo formarcelo risalendo al pensiero di Filippo Strozzi, dotato delle più belle qualità, e, fra esse, non ultimo, un eccezionale talento di dirigente dell'economia: ebbene, dobbiamo riconoscere che, a parte la forte deviazione politica, egli percepì nettamente la mutata situazione in Ispagna e nella combinazione Spagna-America, nonostante la nuova ondata, quella peruviana — ma ancora fittizia —, di metallo prezioso, e si guardò bene dell'avventurarvi capitali cospicui; e, infine, invece di trasmettere la sua quota d'accomandita al fratello Lorenzo (che già vi partecipava, confondendosi nella sua) o a Rinaldo di Valladolid (che sovraintendeva alla compagnia) o a Palla Strozzi di Lione o a Giovanfrancesco Bini, fece cessare l'azienda tutta; ma su quest'ultimo punto fu, altresì, decisiva l'influenza dei Capponi, che forse vedevano di mal occhio il Lapi.

Le spiegazioni, le illustrazioni delle singole poste attive della situazione dei conti compilata dal Lapi al 31 ottobre 1537, colpiscono per la intensità delle insolvenze nella zona e Oltremare — coi numerosi fallimenti che accadono tutti a commercianti spagnoli, tranne il caso di un milanese e di un tedesco (130) — e per il persistere di giacenze di magazzino: un ristagno generale degli affari che ha polverizzato non poche aziende e soprattutto quelle locali, cioè gli elementi non adusi, non temperati alle scosse, agli urti delle calamità della mercatura, dopo il periodo di euforia conseguente al susserguirsi della notizie di nuove conquiste, accompagnate dalla nota affluenza di metalli preziosi.

Questo non era, invece, il getto di una fonte normale, regolare: era massimamente il frutto delle asportazioni dei metalli ben lontani dalle

(130) Fra i falliti sono compresi anche i Marucelli; ma costoro erano a Lione.

caverne e dai forni di fusione: era il bottino dei conquistatori: una fonte, adunque, che, prima o poi, si doveva inaridire. Si concludeva, allora, la prima fase dell'afflusso dei metalli preziosi sul mercato europeo: quella della asportazione violenta o per via di baratto.

Mentre si procedeva nella ricerca dei filoni di oro e d'argento nelle viscere delle montagne delle Antille e del Centro-Sud America, proprio attorno al 1535, nel momento di maggior carenza sul mercato spagnolo dell'oro e dell'argento, la curva di ascesa dei prezzi aveva un netto arresto, seguito da una caduta, come appare chiaramente dai grafici dello studio dell'Hamilton (131); si sa che cosa avviene in simili frangenti: coloro che beneficiano di redditi variabili — e perciò i mercanti — sono quelli che debbono farne le spese: i magazzini, ben dotati, con le rosee prospettive di esportazioni transatlantiche, hanno atteso invano, per lungo tempo, o almeno per il tempo massimo di giacenza di magazzino, un prezzo rimuneratore del costo. E i prezzi debbono essere diminuiti anche nella Nuova Spagna, anche nella Terra Ferma, dove era deficitaria la contropartita del baratto. È, questa, un'altra delle ragioni del magro guadagno realizzato dal Lapi e compagni nel Messico e alle porte del Perù.

Resta, pertanto, confermato in pieno il tratto della famosa curva dell'Hamilton, per gli anni a cavallo del 1535. E questa crisi, di ordine contrario, rispetto a quella che si va svolgendo da qualche tempo e che perdurerà, diffondendosi, è un elemento segnaletico di grande valore, di rara efficacia, nel corso, appunto, della maggiore: chiude la fase non-mineraria ed apre quella mineraria nel getto dei metalli preziosi: la prima, incerta, oscillante, con grandi vuoti e che sfugge per buona parte ai controlli ed al percepimento della monarchia, in uno stato, direi, proto-mercantilista; la seconda, regolare relativamente, imprime ai metalli preziosi la via diretta ed esclusiva dalla miniera alle casse dello stato.

Ed eccomi al terzo punto. È proprio vero che i mercanti fiorentini, dopo il 1516 — come vuole l'Ehrenberg (132) — si erano completamente estraniati dalla Penisola iberica e che la decadenza incombeva sulla Città? o, almeno — come vorrebbero i giudizi medi —, che la parte avuta dagli operatori economici fiorentini in Ispagna e nel commercio transatlantico sia

(131) E. J. Hamilton, *op. cit.*, pp. 224, 226, 228, 230, 232, 235, 237, 241, 260.
(132) R. Ehrenberg, *op. cit.*, v. I, p. 272.

stata modesta e che l'èra economica cittadina ormai andava tramontando, con gli spostamenti del centro dei traffici dal Mediterraneo?

Dopo la comunicazione fin qui fatta, è superfluo aggiungere altro per dimostrare infondata l'osservazione dell'Ehrenberg: e subito dire che, invece, è valida l'affermazione avanzata dal Brunialti, alla fine del secolo passato, di una grande diffusione dei mercanti fiorentini di là da tutti gli Oceani — in quelli solcati dagli spagnoli ed in quelli solcati dai portoghesi —, peraltro da lui non documentata (133).

Ora io sono già in grado, non sulla scorta dell'esigua documentazione qui data, ma alla stregua dei molti altri documenti studiati — e specialmente indagando nelle varie aziende che hanno operato fuori d'Italia — di sostenere che Firenze, nell'ultima parte del '400 e nella prima metà del '500, assume un primato mondiale: non più un « primato di mercato » (mercato, nella più ampia accezione), ma un « primato di azienda », nel senso che chiarirò, dopo avere frapposto un'altra spiegazione.

Lo spostamento del centro dei traffici dal Mediterraneo, in conseguenza dell'apertura delle nuove vie transatlantiche, deve essere studiato attentamente nel suo svolgimento e messo in connessione con altri avvenimenti del « Mare nostrum », per poter stabilire gli effetti, che furono assai diversi, sui maggiori paesi italiani.

Lo spostamento di questo asse verso il teatro — il Mare del Nord (134) —, dove agirà fino ai tempi recenti, si compie in due fasi: facendo una tappa laddove il Mediterraneo si confonde con l'Atlantico, attorno e nella Penisola iberica, dove approdavano e si concentravano linee e merci delle nuove scoperte: poi, quando gli olandesi avranno preso nelle loro mani gran parte delle colonie portoghesi e gli inglesi si saranno portati avanti con la loro marina, a danno di quella spagnola (senza dire dell'avanzata francese, che, però, è un po' più tarda), soltanto allora il Mediterraneo sarà chiuso per gli italiani.

In virtù della sosta iberica di questo trasferimento, Firenze e Genova

(133) A. Brunialti, *Le colonie degli Italiani*, Torino 1897, pp. 79-83. Questo Autore ricorda il detto popolare « passeri e fiorentini sono per tutto il mondo », in quell'epoca (Quattro-cinquecento) (*op. cit.*, p. 83).

(134) Il commercio si sarebbe potuto definire atlantico, oceanico, anche quando le basi principali — ed i Paesi di appartenenza di queste — fossero state nel Mediterraneo: ecco perché mi sembra sia più esatto parlare di spostamento del « centro » dal Mediterraneo al Mare del Nord; spostamento, che si compie, appunto, in due tappe.

hanno ancora periodi di splendore, tanto più che nelle loro mani ricadranno non poche correnti dei traffici con le Indie orientali e con le Indie occidentali. Questi due paesi, che già erano proiettati verso l'Occidente — soprattutto per la parte che avevano a Lione — sono, naturalmente, i primi ad approfittare — portandovi, anzi, il loro preziosissimo contributo — del nuovo stato di cose conseguente all'« allacciamento » portoghese e alle « scoperte » spagnole.

Non così Venezia, che non aveva mai avuto, dal '300, una posizione di rilievo nel Mediterraneo Occidentale e che tutte le sue forze traeva e concentrava nel Levante: essa era tutta invischiata nel Mar Nero e nel Mare del Levante, anche quando il turco aveva principiato la sua avanzata senza soste: la contrazione dei traffici mediterranei per la gloriosa Serenissima doveva cominciare assai prima degli avvenimenti surricordati: ancor più indietro del 1453. Venezia, come solida quercia, adempie al compito cui la destinava la precedente sua posizione, resiste alla furia ottomana, e non solo: essa attacca spesso e tenta di riguadagnare territori, le posizioni perdute. In questa lotta prosegue per decenni, nella vana attesa che si vada a fendere l'istmo di Suez, per poter battere sul tempo portoghesi e olandesi e, quindi, gli inglesi: è imprigionata nell'angolo di mare che fu da lei dominato (135).

Il caso, come ho detto, è differente per le due grandi potenze italiane occidentali. Oltre a tutto, inaridendosi le occasioni alla mercatura nell'ambito mediterraneo, bisogna convertire una parte dell'attività stessa: e che è più pronto ad adattarsi riuscirà ad innalzarsi molto nella vita economica: occorrono ingenti capitali e pertanto una attività bancaria di grandi concentrazioni e di largo respiro: Firenze è già su questa via, avendo — da quando lo ereditò da Siena — il primato mondiale della banca ed è pronta ad accorrere; Genova, direi, si adegua — devo ripetere il verbo: si converte — e aveva già cominciato a farlo, quando il turco aveva iniziato a spazzare le sue colonie del Mar Nero e, via via, sempre più verso Ponente.

È così che Genova e Firenze sono pronte in territorio iberico ad associarsi alle primissime imprese.

(135) Delle pagine bellissime sulla Venezia quattro-cinquecentesca sono state scritte dal LUZZATTO (cfr. la sua più recente opera d'insieme su quell'èra: *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, P. I, *L'età moderna*, III ediz., Padova 1950, pp. 55, 65-6, 74-83).

E con queste Città dell'Occidente, Lione, con le sue fiere, ancora resiste: punta la più avanzata della civiltà economica mediterranea verso il Nord, proprio perché le sue fiere sono dominate dai fiorentini, soprattutto, dai genovesi e dai lucchesi. Poi le fiere perderanno d'importanza per l'affermarsi dei grandi mercati del Mare del Nord e invano Genova tenterà di vivificarle, opponendo a quella di Lione, la fiera di Besançon (136) e trasferendola, poi, in casa sua, per Piacenza, a Novi Ligure: disperse le forze, il baluardo, l'ultima espressione della potenza economica mediterranea si sfalderà, costringendo Firenze e Genova a ritirarsi in una cerchia più angusta (137).

Accanto agli esponenti di questi due popoli, ecco, infine, gli altri capitalisti del '500: i banchieri tedeschi.

Ma, come ho detto, i documenti qui ricordati mi danno lo spunto a definire la posizione di Firenze in tale delicato momento della storia economica: perciò, lascio da parte Genova, della quale, d'altronde, assai più si sa della partecipazione alle correnti transatlantiche ed in generale della sua economia cinquecentesca.

Firenze ha un primato di aziende: non lo ha più di mercato. Per comprendere la perdita di questo ultimo e per intendere il sistema di queste aziende, che in massima parte operano all'estero alla guisa di altrettante società, bisogna porre mente a un fenomeno tipico di Firenze, che io chiamo « fuoruscitismo », il quale ha radici assai lontane: almeno dal 1433, l'epoca della prima cacciata dei Medici.

Quando un Casato veniva espulso dalla Città — o se ne allontanava *sua sponte* — e con esso le famiglie simpatizzanti, era la rovina, con la casa madre, anche di buona parte delle filiali, le quali, se non altro, perdevano il « polso » o subivano delle scosse sensibili (138). Questi erano elementi di ordine interno aziendale; vi era, poi un elemento di ordine

(136) È Genova stessa che dà il via all'indebolimento di Lione, col sostenere le fiere di Besançon.

(137) È soprattutto dai nuovi documenti di archivio — di Firenze, ma anche di Pisa e di Lucca — che mi sono reso conto, non che della straordinaria importanza delle fiere di Lione, della parte di dominio che vi aveva Firenze. Gli scritti su queste fiere, del Brezard e Vigne, sono superati da tempo.

(138) La casa centrale e relative filiali nel loro insieme costituivano quella che oggi si dice *azienda divisa*, ove le filiali sono altrettante propaggini della casa-madre. Dopo, quelle filiali si innalzano al rango di aziende: si avrà una pluralità di aziende, nell'ambito e con i legami che chiarirò.

esterno: la posizione all'estero di una semplice filiale era più difficile a mantenersi: ecco, allora, l'autonomia in quest'ultima, elevandola a Compagnia; le filiali, infine, venivano collegate fra loro con una partecipazione studiata di un membro della famiglia: il « maggiore ». Dall'azienda divisa, perciò, si passò, via via, alla pluralità di aziende nell'ambito del ceppo famigliare, con la consueta intromissione di elementi estranei che erano assai spesso i collaboratori resisi benemeriti. Questi complessi di aziende raggiungevano, poi, compattezza, non tanto per il fattore personale — il dominio del « maggiore » — quanto e soprattutto per quello reale: con il concatenarsi e l'intrecciarsi delle operazioni, a formare un sistema. Il sistema si può completare, in seguito, con la partecipazione di accomandita in altre società, proprio come abbiamo visto rispetto agli Strozzi e, per loro, con Filippo. Si ha, ancora, il sistema dei sistemi, quando i nessi si stabiliscono anche fra aziende ramificate da tronchi diversi, che trova talvolta una espressione esteriore in una comunanza di accomandita: tale è il caso dei Capponi e Strozzi. E, da ultimo, ecco, con la colleganza in senso orizzontale, quella in senso verticale: con la propria società partecipare al capitale di altre: tale è il caso della intromissione di Filippo nella compagnia Borghini e Gondi, attuata pel tramite della compagnia Lapi.

Sono questi, d'altra parte, gli unici ritrovati che possono opporre le aziende di un centro dell'economia cittadina, che, senza la protezione della monarchia, devono operare fuori della patria, infiltrandosi nelle maglie della nuova politica economica statale: le aziende singole fanno da forza di rottura, ma è indispensabile che poi si allaccino gli elementi, o meglio, le manifestazioni esteriori: le operazioni.

Ecco in quale senso io parlo di « dominio di aziende » per Firenze e come sostengo che questa Città ha ancora un primato mondiale nell'economia. Esso è strettamente connesso con la preponderanza nelle fiere lionesi: per cui tutto il sistema comincerà a vacillare appena Lione prenderà la china della decadenza. È evidente — e qui ricompare il « fuoruscitismo » — che, facendo capo, molte di quelle aziende, a fuorusciti, una gran parte della ricchezza resta fuori della Città — oh, quanti terreni e ville hanno posseduto i fiorentini in riva al Rodano! — e questa come tale decade. Comunque, trattasi di una posizione — quella del sistema dei sistemi — che non può reggere a lungo: è l'ultimo espediente onde l'economia cittadina tiene testa all'economia statale.

Furono gli stessi Medici, con le loro aziende, ad attuare il passaggio

dalla forma di azienda divisa a quella di pluralità di aziende collegate fra loro, in guisa che il sistema potesse sempre agevolmente funzionare, nonostante il momentaneo insecchimento di una delle sue pedine (ma si hanno manifestazioni anteriori di sistemi di aziende, ovviamente, anche per il concorso di cause e scopi diversi da quelli connessi con il fuoruscitismo). E, ritornando sull'argomento, faccio osservare come per quella via è possibile lasciare nella propria Città una azienda che ha nella ragione sociale il nome di uno dei membri della famiglia non bandito: una base in patria ci vuole sempre, se non altro per fornire informazioni, facilitare l'attuazione dei piani di rientro e collegare con le società della « capitale ».

Sono numerose le aziende che Firenze dissemina, come tante società autonome, in tutti gli angoli del mondo; forse non mi basterebbero due pagine per elencare le principali nelle principali piazze del mondo allora conosciuto, ora che sto esplorando il più grande fondo di documenti della vita economica del '500 fiorentino: dal Mar Nero all'America, dalla Malesia all'Inghilterra, dall'Africa Settentrionale alle Fiandre e Brabante.

Cotesto primato di aziende è, altresì, di qualità: nella perfezione dell'ordinamento della amministrazione e degli strumenti che essa richiede, nella duttilità e vivacità della direzione, nella snellezza ed efficacia degli istituti che regolano le operazioni commerciali: e da questa sagacia e genialità, che i fiorentini hanno sempre avuto, spunta, all'alba del Cinquecento, la girata cambiaria (139) e l'assicurazione compie passi giganteschi (140).

Per Firenze, adunque, è la sua gloriosa economia cittadina che conti-

(139) Il fatto di aver rinvenuto la prima girata cambiaria a Firenze (e non in unico esemplare, seppure i documenti del genere superstiti siano in numero scarsissimo) assume un'importanza ancor più notevole — come sto dimostrando in un mio articolo sulle « origini della girata cambiaria », che apparirà presto nella Rivista « Moneta e credito » della Banca Nazionale del Lavoro, Roma — se consideriamo che essa è apposta sul tergo — come in Francia, agli inizi del Seicento — e non soltanto sul recto — come nel Napoletano, negli ultimissimi anni del Cinquecento —: il che potrebbe demolire le opinioni dello SCHAPS (*Zur Geschichte des Wechselindossaments*, Jena 1892, pp. 65, 95-96) di un'origine francese di girata « sul dorso » del titolo e di un'autonomia iniziale: a questo punto farò intervenire le fiere di Lione e dimostrerò come in questo centro — « fiorentinizzato » in tema di banca e mercatura e relativi istituti — si sia attuata la diffusione di quella che oggi possiamo chiamare « girata fiorentina ».

(140) Anche su questo punto è in cantiere uno studio, che vedrà presto la luce.

nua, con le variazioni di adattamento all'ambiente nuovo, ai nuovi bisogni, alle nuove situazioni (141): i fiorentini non fanno che sviluppare le conquiste fatte dai loro predecessori, non fanno che continuare la tradizione del mercante italiano degli ultimi secoli. Le loro conquiste sono il coronamento di tutto il processo ed essi stessi si possono considerare, nonostante il livello da loro raggiunto, gli epigoni di un'epoca nella storia italiana.

Il fatto che i discendenti di alcune famiglie illustri abbandonino gli affari o li sacrifichino per ragioni politiche, non può essere considerato un fatto determinante della decadenza. Al posto loro sarebbero subentrati altri, tra i loro stessi fattori: tale alternarsi, era, anzi, caratteristico per il commercio italiano e per quello fiorentino in ispecie.

Un esempio tipico ci è offerto da Filippo Strozzi: egli cerca un buon investimento per i suoi capitali (fra i più forti del tempo), ovunque sia, e, quindi, si adopera per mantenere buoni rapporti con tutti, essendo esposto per grandi somme, tanto nelle terre soggette all'Imperatore, quanto in quelle al Re francese, tanto in Firenze, quanto nello Stato pontificio. E, pur avendo certe aspirazioni politiche, evita di impegnarsi in avventure rischiose: e, se lo fa, infine, vi è costretto da circostanze da lui indipendenti e con poca convinzione (142).

L'interessamento di Filippo per il commercio con il Continente Nuovo è una delle prove più convincenti del tradizionale spirito di iniziativa, del desiderio prepotente di restare sempre all'avanguardia del mondo commerciale: non mancare dove si aprono nuove possibilità, non farsi superare dagli altri.

E gli operatori economici che da Firenze sciamano per tutto il mondo vivono con la Spagna il secolo migliore di essa, che è anche quello, per entrambi i Paesi, in cui si assisterà all'inizio della decadenza.

(141) I nostri mercanti non possono più, ora influire sulle situazioni: si pensi, invece, come agì Venezia per creare l'Impero Latino di Oriente e poi Genova per farlo abbattere: ma allora la città era una città-stato .

(152) R. Ehrenberg, *op. cit.*, pp. 298-301.

DOCUMENTI INEDITI

I. — LETTERA DI FRANCESCO LAPI A FILIPPO STROZZI, DELL'8 MAGGIO 1536

recto

Magnifico Signore,

alchune settimane sono passate che ò lassato lo scrivervi per non avere che dirvi cosa importante e in di più per sapere di vostre ochupazion ne' luogho fermo che questo mi sarà caro intendere e che vi chontentiate con quello s'à la fortuna e di tutto dar grazie a Dio, che tutto ghoverna, e contentarvy e considerar che delle grazie che suol dare in questo mondo a voy n'à fatto che e' filioli vostri partycipe della magor parte e in verità che arey caro eservy appresso per farvi alcuno servizio e se a nulla sono bixogno accennate, chè non sarò pigro. La chausa di questa è dirvi chome di queste Indie son, da 10 dì in qua, venute assay nave e del Perù, c'è le nuove che in questa vi mando, che per averle per stenso convytay e' propri che di là venghono, perchè v'è uno molto myo, e queste tenete per certo. De l'altre armate ancora non c'è nuove: quello s'abyno fatto, quando ci sia, lo saprete. E perch'io ò visto questi utili che s' ànno con le robe, lì, che di qui vanno per queste Indie, ò prochurato, e non chon pocha faticha e amistà, una licenzia di Sua Maestà Carlo, per poter neghoziar e mandar uno di nostra nazione in queste Indie: esendo qui chapitato, con grani di Cicilya e capitano d'una nave, Giovanni di Baroncello Baroncelli e con chapitale di suo 1500 duc., e, udito queste cose, s'è messo in anymo andar o al Perù o alla Nuova Spagna, per dove più alla giornata risolvereno; pongho con luy per questa incetta 2500 duc. per questa ragone e lui 1500 e si parte tutto per metà, sì delli utili della incetta come di sua persona: e luy e uno servidore vanno e spese di ditta incetta; questo ultimo ò fatto per una sperienzia per veder l'usscir di 8 o 10 per cento una volta, se potrò.

tergo

E giovane da bene, e myo gudizio, curioso e sollecyto, sanza vizi e più mi fa intender luy e suo padre esser suto fattura vostra e di casa vostra: questo ancora mi fa più andar di buone ganbe al far per lui. Arò caro l' aproviate. O che sia per la morte di Cappone o per qualsivoglia, e' Cappony, cioè Giuliano, mi fa intender altro: questa ragon voglon per lor finyre. Jo andrò te-

nendo tutto altro più lesto potrò e fra pochi dì a voy e loro ne manderò uno bilanco dichiarato, perché tutto meglo veder possiate; e arò charo mi diciate di vostro anymo che di me e mia persona e' beni vi dò el foglo bianco. E ben arò caro non resti questa candela spenta sì presto, chè ò durato faticha e spesa aviar questi neghozi, e perderli sì presto; e se non vi venissi a chomodo più seguissi questo servizio e voglate per avanti quello c'avete lassarcelo sotto myo nome, mi sarà grato; perchè poy mi son chiamato vostro non senta nessuno voy mi levate le mani d'adosso; e di tutto arò charo avere da voy aviso e di vostra salute, quale prego Idio sia per lunga vyta, pace e contento al vostro e myo indirizo messer Piero e tutti e' filioli vostri; padron mya, mi rachomando e offero.

Di Sibilia, a 8 di mayo 1536.
Servidor vostro che a voi si rachomanda
FRANCESCO LAPI.

[ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *V Serie Strozziane*, n.º 1207, 218.]

II. — CONTO DI NETTO RICAVO DI MERCI VENDUTE PER F. LAPI DA GINES DE CARRION IN NOMBRE DE DIOS

recto

Fransysco Lapi.

+ Jhesus. En el Nombre de Dios, en 15 de enero de 1539.

+ Relación y memória de la cargazón que traxó Sancho de Capitillo enbiada por el señor Fransysco Lapi y el jurado Melchior Suares remetida a Juan Albares de la qual yo Ginés de Carrión tomé quenta a Juan Albares por las dos partes que pertenesen al dicho Fransysco Lapi, la qual es la siguiente:

+ Valió y montó toda la dicha cargazón salvo algunas cosas que stan por averiguar en que montó la dicha cargazón tres mil y setesientos y treynta y tres pesos y sinco tominos y dies granos.	3.733 ps. 5 tm. 10 gr.

+ Relación de las costas que se an fecho sobre las dichas mercaderias son las siguientes:

+ primeramente se montaron los fletes	270 ps.
+ yten se pagaron de los derechos	185 ps. 6 tm. 4 gr.
+ yten se montó la siza de los negros y ropa .	16 ps.
+ yten se montaron las acarretos de la dicha ropa	15 ps.

+ yten se gastó de las curas de los negros . .	12 ps.
+ yten se montó la encomienda de 3450 a seys por ciento	207 ps.
	705 ps. 6 tm. 4 gr.

+ Dineros enbiados a Españia son los siguientes:	
+ por que se enbió en la nao maestro Juan Sanches de Neri	407 ps.
+ por que se enbió con Buytron (143), maestro Loys de Saragosa	400 ps. 3 tm.
+ por que se enbió en Ernan Rodriguez	140 ps. 1 tm. 6 gr.
+ por que s(e) enbió en la capitana con Hieronimo Rodriguez	199 ps. 6 tm. 6 gr.
+ por que dize aver enbiado en la dicha armada.	186 ps. — 11 gr.
	1.333 ps. 3 tm. 11 gr.
+ De manera que se montan los dineros que se gastaron en las dichas mercaderias y los dineros enbiados a Castilla dos mill y treynta y nueve pesos, dos tominos y tres granos (144)	2.039 ps. 2 tm. 2 gr.
+ Ansí que restan sacados los dineros enbiados a Castilla y las costas que sobre la ropa se yzo como por su quenta parese	1.694 ps. 3 tm. 6 gr.
+ De manera que d(e) estos mil y seys sientos y noventa y quatro pesos y tres tominos, siete (145) granos a de aver V. M. las dos partes en que se montan mil y siento y beynte y nueve pesos y sinco tominos	1.239 ps. 5 tm.

de los quales yo luego resebi los mil pesos y lo restante el me yzo bueno de los dar y estan a mi cargo lo demás dara quando se averiguaren las quiebras que me falta por averiguar queda que emos de poner dos terseros para que se averigue y vendan lo que fuere justo siendo todo lo que podré en ello como la persona de V. M. estuviese presente la quenta que dió no la e podido sacar por los travajos que emos tenido agora plaziendo a Dios se sacará y se le enbiará con lo demás. Dios con todos.

GINÉS CARRIÓN.

(143) La lettura di questo nome è un po' incerta; ma credo che trattisi proprio di *Buitrón*, che è un operatore economico ricordato anche nel « Catálogo ».

(144) Vi è una discordanza tra il numero dei grani dato in cifre e quello in lettere; però quest'ultimo pare aggiustato in « due ».

(145) Anche qui si ha una discordanza nel senso di cui alla nota precedente; ma non appaiono correzioni.

tergo

Memoria de la cargazón del señor Francisco Lapi.

[*mano di F. Lapi*]
1539, in Valladolid,
di Nombre de Dios,
a dì 20 di g(i)ugno;
a libro: 150/... (146).

III. — CONTO DELL'ARGENTO RIMESSO A FRANCESCO LAPI DA GINES DE CARRION, DAL NOMBRE DE DIOS

recto

+ Jhesus. En 18 de enero 1539.

+ Relación y memória de las partidas que van al Señor Francisco Lapi registradas a su no(m)bre:

n. 2 + Va en 10 piesas, van 160 marcos, 4 onchas	primeramente va en el navio de Nicola de Napoles una partida de n. 2, que ba en un lío dies planchas de plata, que pezaron 160 marcos y 4 onchas, que valieron de buen oro lo siguie(n)te. . .	372 ps.
n. 3 + Va en 8 piesas, van 171 marcos, 4 onchas	yten va en la nao de Pedro Agostin otro lío de n. 3, en que van dentro ocho planchas de plata, que pezaron 171 marcos y 4 onchavas, que valen de buen oro lo siguiente, por	396 ps. 6 tm. 4 gr.
n. 4 + Que van 4 plan-	yten va en le nao de Pedro de Bieta digo en Pedro de Emeta otro	

(146) Nel tergo dei conti ricevuti, Francesco Lapi ha anche esposto due numeri del suo « libro » — che è il mastro, senza escludere il giornale, che pure enuncia tali numeri — per collegare i conti stessi a quelli della sua contabilità ove sono state composte due partite, una di « dare » ed una di « avere » (primo e secondo numero, rispettivamente). Qui, però, manca il secondo numero, per involontaria omissione.

chas, valen 105 marcos	lío, en que van 4 planchas de plata que pezaron 105 marcos, que valieron de buen oro lo siguiente, por	272 ps. 5 tm.
		1.041 ps. 3 tm. 4 gr.

GINÉS CARRIÓN.

tergo

Memoria de la plata que va a Francisco Lapi.
[*mano di F. Lapi*]
1539, de Nombre de Dios,
in Valladolid,
a dì 20 di g(i)ugno;
a libro: 150/149.

IV. — CONTO DI NETTO RICAVO DI GUARNIZIONI DI CUOIO E COPERTE VENDUTE PER F. LAPI DA PERROTTE RABAZA, IN MESSICO

recto

Apresso vi daremo chonto de la bendita e spese fatte a dui ghuarnicioni de chaballo de cuero rosso turques(c)he riceuto con el ghaleone de Rodrigo Alvaras nominato Santa Maria da Antigua, padrone mestre Pedro, e de dui coberte de leto di fustano vigharato, senpie venute en detto galeone; apreso, e prima:

Al capitan Ochoa de Ribas, addì 22 di dezembre 1536, di contanti:

2 goarnecione, due, di caballi, per quaranta dui pesi de mine: sono a 165 per cento	ps. 69. 2.—
A Pedro Barela, addì 4 di genaio 1537, di contanti:	
1 coberta, una, de fustan de letto, per 10 pesos de tipus(c)he . .	ps. 10.—.—
Somma la vendita, come di sopra si vede	ps. 79. 2.—

+ Appresso, le spese e prima:

Per nolo di Spangnia a San Giovanni d'Elúa de le ghuarnesione si pagò al maestro uno duc . .	ps. 1. 3.—
per el barcho che portò in terra e de la ynpu(si)sione	ps. —. 4.—
per el diritto di 7 1/2 per cento, que furono abaliati per 10 pesos de mine	(ps.) 1. 2.—

per farle venir de la Vera Cruz a Mexico, que pesaron una arova con la casetta in que veniano dette al ariero . . . . ps. 1. 1. 7

per nolo de le cuberte d'Espania a San Giovanni d'Elúa, e per la barca que li portò a la Vera Cruz, e per diritti, e per la ynpusisione, e per la portatura de una d'ese a Mexico; per tutto . ps. 2. 2.—

per nostra provisione, a 5 per cento . . . . . ps. 4.—.—

Somma le spese, come di sopra si vede . ps. 10. 4. 7
(differenza) . . . . . . ps. 68.5.5 ps. 10. 4. 7

Resta el ritratto netto, come di sopra si vede, sesanta otto pesos, cinque tom., cinque gr.; e di tanti siate creditori; rivedetelo e, stando giusto, aconciate come noi; esendovi da dire, ditelo: que s'aconciarà a dovere. Cristo di mal vi ghuardi. Per . ps. 68. 5. 5

Resta in casa per bendere una coberta del detto fustan: travagliaremo di far moneta più presto que si può; e sarete avisato del seghuito.

+ Addì 30 di gennaio 1539, in Mexico.

PEROTTE RABAÇA

tergo

Domino Francesco Lapi
o chi per lui sarà
in Sibilia.

Conto di 2 guarnezione e
una coberta

1539, in Valladolid,
di Mesicho,
a dì 29 di giugno;
a libro: 145/147.

[ARCHIVIO DI STATO FIRENZE, *V^a Serie Strozziane*, n. 1090]

V. — CONTO DI NETTO RICAVO DI CAMICIE VENDUTE PER F. LAPI DA PEROTTE RABAZA, IN MESSICO

recto

Appresso vi daremo chonto de la benta e spese fatte a noventa camise de presille venute con el ghaleone de Rodrigo Albares nominato Santa Maria d'Antigua, padrone mestre Pedro; appresso e prima:

A Giovan Diaz de Gibraleón, addì 29 d'ottobre 1538, a tenpo di 8 mesi: 90 camisse, nobanta, a prezo di otto reali e mezzo de plata l'uno, sono . . . . ps. 95. 5.—

+ Apresso le spese, e prima:

Per nolo d' Espangnia a San Giovanni d' Elúa, que fu tasada per una quarta de tonelada, a razón de otto duc. la tonelata, son	ps. 3. 4.—	
per la barca, que la portò a la Vera Cruz, e la careta, que le portò in casa	ps. —. 6.—	
per diritto de 7 1/2 per cento, que furono abaliadas per 50 pesos de mine, sono	ps. 6. 1. 8	
per fare portar de la Vera Cruz a Mexico si pagò al ariero, que pesaron cinque arove e mezo, a razón (de) 12 pesoso pe rongni 10 arove, que sono	ps. 6.—.—	
per la ynpusisione, uno peso de mine per tonelata .	ps. —. 3. 4	
per nostra provisione, a cinque per cento, sono .	ps. 4. 6.—	
Somma le spese, come di sopra si vede .	ps. 21. 5.—	
		ps. 21. 5.—
(Differenza)	ps. 74.—.—	

Resta el ritratto netto, come di sopra si vede, setanta quatro pesos; e di tanti siate creditori, ris(c)hosi que sarano, al (conto) sopra di voi; rivedetelo e, stando giusto, aconciate come noi; esendovi da dire, ditelo: e s'aconcerà a dovere. Cristo di mal vi ghuardi. Per . . . . ps. 74.—.—

+ Addì 30 di gennaio 1539, in Mexico.

PEROTTE RABAÇA

tergo

Domino Francesco Lapi
o chi per lui sarà
in Sibilia.

Conto di 90 camise.
1539, in Valladolid,
di Mesicho;
a libro: 30/147.

[ARCHIVIO DI STATO FIRENZE, V[a] *Serie Strozziane*, n. 1090]

VI. — CONTO DI NETTO RICAVO DI UNA SCHIAVA NEGRA VENDUTA PER F. LAPI DA PEROTTE RABAZA, IN MESSICO

recto

Apresso vi daremo chonto de la bendita y espese fatte a una esclava nera, nominata Gioana, riceuta en el ghaleone nominato Santo Ghregorio, padrone Diego de Mendibi; apresso, e prima:

A mi medesimi, addì 24 di novembre 1538:

1 esclava, una, per cento e quaranta pesos de mine, sono pesos de tipus(c)he, a razón de 165.3.6 per cento de mine sono . . . ps. 231. 4.10

+ Apresso le spese, e prima:

Per nolo d' Espangnia a San Giovan d' Elúa duc. 8 e pel diritto duc, 2, che così benia en le espale del registro, sono . . . . ps. 13. 6. 4

per portarla de San Govan d' Elúa a la Vera Cruz col barco . . . . ps. —. 4.—

per la ynpusision, uno peso de mine . . . . . . ps. 1. 5. 3

per portarla de la Vera Cruz a Mexico se pagò al ariero . . . . ps. 4.—.—

per medico e medicine e per lo que se dette a la partera quando fece el figliolo morto . . . ps. 12.—.—

per nostra provisione non si piglia niente —————

Somma le spese, come di sopra si vede . ps. 31. 7. 7 ps. 31. 7. 7

(Differenza) . . . . ps. 199.5. 3

Resta el ritratto netto, come di sopra si vede, cento novanta nove pesos e cinque tomini e tre grani; e di tanti siate creditori a vostro conto; rivedetelo e, stando giusto, aconciate come noi; esendovi da dire, ditelo: que s' aconcarà a dovere. Cristo di mal vi ghuardi. Per . . . . ps. 199. 5. 3

+ Addì 30 di genaio 1539, in Mexico.

PEROTTE RABAÇA

tergo

Domino Francesco Lapi
o chi per lui sarà
in Sibilia.
Conto de una eschiava nera.

1539, in Valladolid,
di Mesicho,
a dì 29 de giugno;
a libro: 30/147.

[ARCHIVIO DI STATO FIRENZE, *V^a Serie Strozziane*, n. 1090]

VII. — CONTO DI NETTO RICAVO DI RASI, PANNI E TELA VENDUTI PER F. LAPI DA GASPAR D' ESPINOSA, IN MESSICO

c. 1 recto

+ MDxxxix.

Apreso vi darò conto del conto che Ghaspar d' Espinosa mi dette per voi, per virtù de la procura vostra de le mercanzie li mandasti l' anno pasato de 1536, in la nave nominata Santa Clara, maestro Pero Fernandez di Xerez; e prima:

12 1/4 vare, dodici e un quarto, di raso chermisi, consigna aver venduto a pexi quatro e tomini sei la vara; monta . . . . ps. 58 tm. 1 gr. 6

5 vare, cinque, di raso negro, consigna aver venduto per . ps. 9 tm. 6 gr. 6

3 varie, tre, di detto raso, consigna aver venduto per . . ps. 7 tm. 4

28 vare, ventotto, di detto raso, consigna aver venducto a Francesco di Lerma, a pexi dua e mezzo la vara, fidato; el q(u)al detto Lerma à fallito, e anda in piato con sua creditori; e il detto Espinosa non li à anchora riscosi e mi fece traspaso d'esse, che sono pexi 70 di tipuzque; yo travaglierò el posibile, e risquotendo vi si faranno boni e di tutto vi si darà aviso.

42 1/2 vare, quaranta dua e mezzo, di panno di Seraghozza in dua pezze, consigna aver venduto a pexo 1, tm. 2, gr. 9 la vara, monta . . . . ps. 57 tm. 2 gr. 6

14, quatordici, camice di Holanda, consigna aver venduto per . . . . ps. 23 ————

65 vare, sesanta cimque, di panno lionato chiaro e escuro in dua pezze, consigna aver venduto in pexi 74, che sale ogni vara venduto a ps. 1, tm. 1, gr. 1 1/2 . . . . . ps. 74 ————

8 vare, optto, di panno Roano consigna aver venduto a uno peso e mezzo la vara, sono pexi . . . . ps. 12 ————

402 1/2 vare, quatrocento dua e mezzo, de lenzo Roano, consigna aver venduto a tomini tre la vara, che sono pexi 150, tom. 7, cioè pesi 150, tm. 7. E in questa pezza di Roano mancon, secondo vostro ricordo, vare 22: e qui sono informato da più persone che non si trovò più nel fardo, perché in la Vera Cruz fu venduto per Joan Lopez di Herrera e mi jurò non aver trovato più . . . . ps. 150 tm. 7——

Monta tutto el ritratto di dette mercanzie, come di sopra si vede, pesi 392, tm. 5, gr. 6; e segueno le spese dell'altra vanda . . . . ps. 392 tm. 5 gr. 6

c. 1 tergo

+ MDxxxix.

Monta tutto el credito di dette mercanzie, come di llà si vede, pexi 392, tm. 5, gr. 6; e segueno le spese . . . ps. 392 tm. 5 gr. 6

Apreso le spese:

Consigna aver pagato ps. 10 tm. 5 gr. 6, per mar. 3000 di bona moneta, per il nollo di Spagna a San Joan d' Elúa di dette mercanzie, a 60 per cento, come in quel tempo andava el oro . . . . . ps. 10 tm. 5 gr. 6

Consigna aver pagato ps. 28. 1. 4 li pexi 26, tm. 1, gr. 4, per tanti dise aver pagato a Fernando de Sierra, thesorero del Re in la Vera Cruz, per li diripti di dette robe, a 7 1/2 per cento, li quali furon avaliati in pexi 362 de tipuzque; e pexo 1 e tm. 5 sono per il barcage di detta ropa di San Giovan d' Elúa al rio de la Vera Cruz; e tm. 3 sono per il carro del rio al magazzino . ps. 28 tm. 1 gr. 4

Consigna aver paghato per la ynpusiçión de dette robe . . . . . ps. — tm. 6 gr. 5

Consigna aver paghato pexi quatro e mezzo al veturale che portò della Vera Cruz la roba che qui in Mexico fu venduto . . . . ps. 4 tm. 4

Consigna aver pagato a Rodrigho Lopez de Sevilla, capitan della nave Santa Clara, pexi 7, tm. 6, gr. 3, per certa abaria che fece detta nave e tocò a voi	ps. 7 tm. 6 gr. 3	
E più mese in conto pexi 36 tm. 6 per sua responsion (147) a 8 per cento, che così fu giudicato paghandomi luy in realli	ps. 36 tm. 6	
Montanno le spese fate el detto Espinossa, come di sopra vedete, pexi optanta otto, tm. cinque, gr. sei, cioè 88 pexi e cinque tomini e sei grani di tip., de tipuzque	ps. 88 tm. 5 gr. 6	ps. 88 tm. 5 gr. 6
Resta neto, cavando le spese, quello che Gaspar d' Espinosa mi dette per il ritratto neto delle sopra dette mercanzie pesi trecento quatro de tipuzque, che ogni peso vale mar. 272, cioè dugento setanta dua di bona moneta; e segue di llà		ps. 304

c. 2 recto

+ MDxxxix.

Come di llà vedete, monta el ritratto netto delle robe mandasti al detto Gaspar d' Espinosa pesi trecento quatro de tipuzche, li quali me li pagò in realli e per virtù del vostro poder li detti *fin e quito* e qui restanno de risquotere pesi septanta di tipuzche da Francesco di Lerma, e farò in risquotere come se mei propri fusino, e risquotendo ve lli manderò, e vi darò de tutto lo seguito aviso		ps. 304
E apreso saranno le spese yo (ò) fate in risquotere li sopra detti pexi 304 da Gaspar d' Espinosa:		
e spexi pesi dua di tipuzche in presentar la vostra procura avanti		

(147) È dubbia la lettura di questa parola; ma il significato è egualmente chiaro .

el (148), perché giudichaxi uno literatto, essere vastante per pigliarli conto . . . . .' . . . ps. 2 ———

e più spexi uno peso per el asiento del *fin e quito* che li detti al detto Espinosa . . . . ps. 1 ———

e per mia responsion a 5 per cento; anchora che teneva vostra comission de pigliar 6, non piglio più di cimque perché so che in questa incepta guadagnate poco o nulla . . . . ps. 15 tm. 1 gr. 6

e per il yntereso di reali far horo a 6 per cento, ancora che a più andon l'interexi per la falta che ci è di argento e oro . . . . ps. 16 ———

34.1.6.

Restano, cavando le spese, come di sopra si vede, pesi dugento sesanta nove e tomini sei e grani sei de tipuzque, che vale ogni peso, a mar. 272, e sono mar. 73.389, li quali, riduti a pesi de mine a mar. 450 ogni peso, sono pesi cento sesanta tre e grani optto de mine, cioè pexi 163 e grani optto de mine de 450 mar. ogni peso de bona moneta; li quali ve li mando con Pero Marquez, registrati nel registro del Rey e a rischio di chi sono in oro chome per la memoria del detto oro vedrete, corregite questo conto e, avendo herrore per voy o per me, dite, chè si acconcierà di bona voglia. E sono vostro. Cristo vi guardi. — ps. 34 tm. 1 gr. 6 — ps. 34 tm. 1 gr. 6

ps. 269 tm. 6 gr. 6

Vostro Giovanni di Vagneta,

mar. 73.500. in la Vera Cruz, addì 15 di aprile 1539.

[ARCHIVIO DI STATO FIRENZE, *V^a Serie Strozziane*, n. 1090]

(148) La abbreviatura sita in questo punto non sono riuscito a scioglierla; comunque essa rimanda ad un giudice.

OPERE CONSULTATE

ALMAGIA', Roberto, *Commercianti, banchieri e armatori genovesi a Siviglia nei primi decenni del secolo XVI*, in « Rendiconti dalla R. Accad. Naz. dei Lincei, Classe di sc. morali, stor. e filol. », s. VI, v. XI, (1935), pp. 443-458.

ALTAMIRA, Rafael, *Storia della civiltà spagnola*, nuova ediz. ital., trad. da A. R. Ferrarin, Milano, Casa Ed. A. Corticelli, 1935.

ANSIAUX, Maurice, *Histoire économique de la prospérité et de la décadence de l'Espagne au XVI^e et au XVII^e siècles*, in « Revue d'écon. politique », VII (1893), pp. 509-566, 1025-1059.

BARBIERI, Gino, *Ideali economici degli italiani all'inizio dell'età moderna*, in « Studi economico-giuridici », pubblic. per cura della Facoltà di Giurisprudenza, Ist. di Scienze giuridiche, economiche e politiche della R. Università di Cagliari, Milano, Dott. A. Giuffrè Ed., 1940, pp. 195-503.

BENSA, Enrico, *Il contratto di assicurazione nel Medio-evo*, Genova, Tip. Mar. Editrice, 1884.

BIANCHI, Guglielmo, *Il primo « viaggio » di Lucca del mercante pisano Tuccio Fieravanti (1518-19)*, tesi di laurea, Università di Pisa, 1951-52.

Biblioteca de Autores Españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días, t. XXII, *Historiadores primitivos de Indias*, I (Fernando CORTÉS, Francisco LÓPEZ DE GOUARA, Gonzalo HERNÁNDEZ DE OVIEDO, Alvar NÚÑEZ CABEZA DE VACA), Madrid, Ediciones Atlas, 1946; t. XXVI, *Historiadores primitivos de Indias*, II (Bernal DÍAZ DEL CASTILLO, Francisco DE JEREZ, Pedro DE CIEZA DE LEÓN, Agustín DE AZCÁRATE), Madrid, Ediciones Atlas, 1947.

BLOCH, Marc, *Le salaire et les fluctuations économiques à longue période*, in « Revue historique », LIX, t. CLXXIII (1934), pp. 1-31.

BORLANDI, Franco, *L'età delle scoperte e la rivoluzione economica dell'Europa nel secolo XVI*, in « Problemi storici e orientamenti storiografici », raccolta di studi a cura di Ettore Rota, Como, E. Cavalleri Ed., 1942, pp. 529-556.

BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Parigi, Librairie Armand Colin, 1949.

BREZARD, Marc, *Les foires de Lyon au XV^e et XVI^e siècles*, Parigi, Picard, 1914.

BRUNIALTI, Attilio, *Le colonie degli Italiani*, in « Bibliot. di scienze politiche e ammin. » diretta da A. Brunialti, s. II, v. IX, Torino, Un. Tip. Editrice, 1897, pp. 1-520.

BURCKHARDT, Jacopo, *La civiltà del Rinascimento in Italia*, tra. it. di D. Valbusa, IV ed. accresc. da G. Zippel, Firenze, G. C. Sansoni, 1944.

CANU, Jean, *Le Nouveau Monde et l'or espagnol*, in *Histoire du commerce*, t. IV, *Le commerce du XV^e siècle au mileu du XIX^e*, I, Parigi, Editions Spid, 1951.

CARANDE, Ramón, *Sevilla, fortaleza y mercado: Algunas instituciones de la Ciudad, en el siglo XIV especialmente, estudiadas en sus privilegios, ordenamientos y cuentas*, in « Annuario de Hist. del Derecho español », t. II (1925), pp. 233-401.

— *Carlos V y sus banqueros*; (t. I), *La vida económica de España en una fase de su hegemonía, 1516-1556*, Revista de Occidente, Madrid, 1943; (t. II), *La hacienda real de Castilla*, Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1949.

CARLI-RUBBI, Gianrinaldo, *Delle monete e dell'instituzione delle zecche d'Italia dell'antico e presente sistema d'esse e del loro intrinseco valore e rapporto con la presente moneta dalla decadenza dell'Impero sino al secolo XVII*, t. I, Mantova, s. tip., 1754; t. II, Pisa, Giov. Paolo Giovannelli e comp., 1757; t. III, Lucca, Stamp. Jacopo Giusti, 1760; t. III, P. II, Lucca, id. id., 1760.

Catálogo de los Fondos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla. I dati di questa pubblicazione sono molto complicati: i 5 volumi finora apparsi rientrano nelle *Publicaciones del Instituto Hispano-Cubano de Historia de América* (Fundación Rafael G. Abreu) ed i primi tre di essi ricadono, a loro volta, nella *Colección de documentos inéditos para la Historia de Hispano-América*, tt. VIII, X e XIV; ecco gli elementi, per ciascuno dei 5 volumi: t. I, *siglo XVI*, Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, Madrid-Barcellona-Buenos Aires (1930); t. II, *siglo XVI*, id., id., (1930); t. III, *siglo XVI*, id., id. (1932); t. IV [in questo caso muta il titolo, che riprende col t. successivo], *Documentos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla, siglo XVI*, publicación extraordinaria del Comité organizador del XXVI Congreso Internacional de Americanistas, Madrid, Tip. de Archivos, 1935; t. V, *siglos XV y XVI*, Siviglia, Imprenta de la Gavidia, 1937.

CHARPIN-FEUGEROLLES (Le Comte de), *Les Florentins à Lyon*; FOURNIER, Louis, *Les Florentins en Pologne*, Lione, à la Lib. ancienne de L. Brun, 1894.

CIBERTI, Aldo, *Il « viaggio » di Anversa del mercante pisano Tuccio Fieravanti (1525-26)*, tesi di laurea, Università di Pisa, 1951-52.

CIPOLLA, Carlo M., *In tema di trasporti medievali*, in « Bollettino Storico Pavese », VII (1944), pp. 23-56.

Collección de documentos inéditos para la Historia de Hispano-América, vedi: *Catálogo de los Fondos Americanos*.

DAVANZATI, Bernardo, *Le operette originali*, con pref. e note di E. Zaccaria, *Notizia de' cambi (1581)*, Torino, G. B. Paravia, 1896, pp. 11-19.

DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, nueva ed., introducción y notas por Joaquín Ramírez Cabañas, tt. 3, Città del Messico, Espana-Calpe Mexicana S. A., 1950.

Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos, ed. preparada por Antonio DE LA TORRE, Consejo Sup. de Investigaciones Científicas, Biblioteca « Reyes Católicos », Documentos y textos, Barcellona, (Tip.) Atenas A. G., n. I, v. I, 1479-1483, 1949; n. II, v. II, 1484-1487, 1950; n. III, v. III, 1488-1491, 1951.

DORIA, Gino, *Storia dell'America latina (Argentina e Brasile)*, in « Collez. Storica Villari », Milano, U. Hoepli, 1937.

EHRENBERG, Richard, *Das Zeitalter der Fugger, Gedkapital und Creditverkehr im 16. Jahrhundert*, I B., *Die Geldmächte des 16. Jahrhunderts*, Jena, Gustav Fischer, 1912.

EINAUDI, Luigi, *L'ufficio delle premesse teoriche nell'indagine storica; con alcune riflessioni sulle cause della decadenza della Spagna*, in « Rivista di Storia Economica », a. III (1938), pp. 241-263.

FANFANI, Amintore, *I mutamenti economici nell'Europa moderna e l'evoluzione costituzionalistica delle classi dirigenti*, in « Contributi del Laborat. di Statistica », s. IV, Pubblicazioni della Univ. Cattolica del S. Cuore, s. VIII, v. IX, Milano, « Vita e Pensiero », 1936, pp. 137-155.

— *Saggi di storia economica italiana*, Milano, « Vita e Pensiero », 1936.

— *Storia economica, dalla crisi dell'Impero romano al principio del secolo XVIII*, II ed., Milano-Messina, Casa Ed. G. Principato, 1943.

FEBVRE, Lucien, *Le problème historique des prix*, II, *L'afflux des métaux d'Amérique et les prix à Séville: un article fait, une enquète à faire*, in « Annales d'hist. économique et sociale », t. II (1930), pp. 67-80.

FRANCHINI, Vittorio, *Note sull'attività finanziaria di Agostino Chigi nel Cinquecento*, in « Studi in onore di Gino Luzzatto », v. II, Milano, Dott. A. Giuffrè Ed., 1950, pp. 156-175.

GAMURRINI, Eugenio, *Istoria genealogica delle famiglie nobili toscane et umbre*, v. I, 1671; v. III, Firenze, Stamp. Fr. Livi, 1673; v. IV, Firenze, Stamp. Giov. Gugliantini, 1671; v. III, Firenze, Stamp. Fr. Livi, 1673; v. IV, Firenze, Stamp. Giov. Gugliantini, 1679; v. V, Firenze, Stamp. S. A. S. alla Condotta, 1685.

GARZIA, Francesco, *Trattato di tutti i contratti che nei negotii, et commertii humani sogliono occorrere, ecc.*, Valencia, 1588; trad. ital., Pietro Maria Marchetti, Brescia, 1589.

GORIS, Jean A., *Etude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Contributin à l'hist. des dèbuts du capitalisme moderne*, Lovanio, Libraire Universitaire, 1925.

HAEBLER, Konrad, *Die Anfänge der Sclaverei in Amerika*, in « Zeitschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte », IV (1896), pp. 176-223.

— *Die Geschichte der Fugger'schen Handlung in Spanien*, Weimar, Lippert et Co., 1897.

HAMILTON, Earl J., *American Treasure and Andalusian Prices, 1503-1660*, in « Journal of Economic and Business History » I (1928), pp. 1-35;

— *Wages and subsistence on Spanish Treasure Ships, 1503-1660*, in « The Journal of Political Economy » XXXVII (1929), pp. 430-450;

— *American Treasure and the Rise of Capitalism, 1500-1700*, in « Economica », nov. 1929, pp. 338-357;

— *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, « Harvard Economic Studies », XLIII, Cambridge (Mass.), Harvard University Press 1934;

— *Money, Prices and Wages in Valencia, Aragon and Navarre, 1351-1500*, « Harvard Economic Studies », LI, Cambridge (Mass.), Tarvard University Press, 1936, (V., a questo proposito, lo studio dell'EINAUDI, qui contemplato);

— *The Foundation of the Bank of Spain*, in « The Journal of Political Economy », LIII (1945), pp. 97-114.

HARING, Clarence Henry, *American gold and silver production in the first half of the sixteenth century*, in « Quarterly Journal of Economics », XXIX (1915), pp. 433-474;

— *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*, « Harvard Economic Studies », XIX, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1918.

HAUSER, Henri; RENAUDET, Augustin, *Les débuts de l'âge moderne. La Renaissance et la Réforme*, t. VIII di « Peuples et civilisations. Histoire générale », Parigi, Libr. Félix Alcan, 1929;

HAUSER, Henri, *Les origines historiques des problèmes économiques actuels*, Parigi, Libr. Vuibert, 1930;

— *Recherches et Documents sur l'histoire des prix en France de 1500 à 1800*, Parigi, Les presses modernes, 1936 (V., a questo proposito, lo studio dell'EINAUDI, qui contemplato).

HEATON, Herbert, *Histoire économique de l'Europe*, trad. dall'inglese di Roger Grandbois, pref. di Ernest Labrousse, t. I: *Des origines à 1750*, Parigi, Librairie A. Colin, 1950.

HOUTTE, Jean A. VAN, *Bruges et Anvers, marchés « nationaux » ou « internationaux », du XIVᵉ au XVIᵉ siècle*, in « Revue du Nord », t. XXXIV, (1952), n. 134, pp. 89-108.

LOPEZ, Robert S., *Il predominio economico dei Genovesi nella Monarchia spagnola*, Rocca S. Casciano, Cappelli, 1936.

LUZZATTO, Gino, *Les noblesses. Les activités économiques du patriciat vénitien (X-XIVe siècle)*, in « Annales d'hist. économique et sociale », IX (1937), pp. 25-57;
— *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, P. I: *L'età moderna*, III ed., Padova, Casa Ed. Dott. A. Milani, 1950.

MARINAI, Aviano, *A Pisa, nel fondaco del « ritagliatore » Jacopo di Colo Porcellini, a metà del Quattrocento*, tesi di laurea, Università di Pisa, 1950-51.

MASI, Gino, *Statuti delle colonie fiorentine all'estero (secoli XV-XVI)*, Univ. Commerc. Luigi Bocconi, Istituto di Storia econ. diretto da A. Sapori, s. I: Fonti, v. IX, Milano, Dott. A. Giuffrè Ed., 1941.

MERCADO, Tomaso, *De' negotii, et contratti de mercanti, et de negotianti, trattato utilissimo non solamente a chi esercita la mercatura... ecc.*, Siviglia, 1571, trad. italiana, Brescia, Pietro Maria Marchetti, 1591.

MERRIMAN, Roger Bigelow, *The rise of the Spanish Empire in the Old World and in the New*, v. II: *The Catholic Kings*, New York, The Macmillan Company, 1918.

MONTI, Luigi, *Sulle tracce dei principali mercati dell'Europa e del Levante nella seconda metà del Cinquecento, attraverso alla materia di due « pratiche di mercatura » pisane*, tesi di laurea, Università di Pisa, 1951-52.

MOZZATI, Mercurio, *Fernando Cortés e la conquista del Messico*, Torino, G. B. Paravia, 1932.

OLIVA, Francesco, *Un osservatorio di eccezionale importanza per la conoscenza dei traffici economici in Pisa alla fine del Trecento: il fondaco di Pisa del grande mercante aretino Lazzaro Bracci*, tesi di laurea, Università di Pisa, 1951-52.

PARENTI, Giuseppe, *Prime ricerche sulla rivoluzione dei prezzi in Firenze*, « Pubblicazioni della R. Univ. degli Studi di Firenze, Fac. di Econ. e Comm. », XVI, Scuola di Statistica, Firenze, Casa Ed. Dott. C. Cya, 1939.

PARKES, Henry B., *Histoire du Messique*, Parigi, Payot, 1951.

PEROJO, José DEL, *La colonizzazione spagnuola*, in « Bibliot. di Scienze pol. e ammin.)» diretta da A. Brunialti, s. II, v. IX, Torino, Un. Tip. Editrice 1897, pp. 889-907.

PIERI, Piero, *Il Rinascimento e la crisi militare italiana*, in « Bibliot. di cultura storica », 45, Torino, Giulio Einaudi Ed., 1952.

PRESCOTT, Guillermo H., *Historia de la conquista de Méjico, con un bosquejo preliminar de la civilización de los antiguos mejicanos y la vida del conquistador Hernando Cortés*, trad. di José Maria González de la Vega, note di Lucas Alamán, in « Colección Historia y Cultura de América », tt. 2, Buenos Aires, Ediciones Imán, 1944.

Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato, a cura di Arnaldo Segarizzi, v. III, Firenze, P. I., Bari, G. Laterza e F., 1916.

RENAUDET, Augustin, v. HAUSER.

RENOUARD, Yves, *Les hommes d'affaires italiens du Moyen Age*, Parigi, Librairie Armand Colin, 1949.

ROMANO, Roberto, *Il fondaco di Messina del mercante pisano Tuccio Fieravanti, 1521-32*, tesi di laurea, Università di Pisa, 1951-52.

RUDDOCK, Alwyn A., *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton, University College, 1951.

SALZA, Silvio, *Il secondo « viaggio » di Lucca del mercante pisano Tuccio Fieravanti (1521-23)*, tesi di laurea, Università di Pisa, 1951-52.

SAPORI, Armando, *Gli italiani in Polonia nel Medioevo*, in « Archivio Stor. Italiano », a. LXXXIII, s. VII, v. III, 1925, pp. 125-155;
— *La storia economica d'Italia nei secoli XII-XVI e la storia economica mondiale*, VII^e Congrès intern. des sciences historiques, Varsavia, 1933, « Rapports présentés au Congrès, première partie », Parigi, Presses Univ. de France, 1933, pp. 127-142;
— *Il commercio internazionale nel Medioevo*, in « Archivi di studi corporativi », a. IX, v. IX, 1938, pp. 275-314;
— *Il mercante italiano del Rinascimento*, in « Problemi storici e orientamenti storiografici », raccolta di studi a cura di Ettore Rota, Como, E. Cavalleri Ed., 1942, pp. 345-376;
— *L'evoluzione mercantile della nobilità italiana nel Medioevo*, in « Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obligazioni », XLII, (1944), pp. 3-18;
— *Il Rinascimento: significato e limiti. Storia dell'economia*, relazione al III Convegno internaz. di studi sul Rinascimento, Firenze, 25-28 settembre 1952, Firenze, Istituto Nazion. di studi sul Rinascimento, 1952.

SAYOUS, André-E., *Le procédés de paiement et la monnaie dans l'Amérique espagnole pendant la première moitié du XVI^e siècle*, in « Revue économique internationale », XIX (1927), pp. 271-304;
— *Les changes de l'Espagne sur l'Amérique au XVI^e siècle*, in « Revue d'économie politique », XLI (1927), pp. 1417-1443;
— *La circulation de métaux et de monnaies au Pérou pendant le XVI^e siècle*, in « Revue d'économie politique », XLII (1928), pp. 1300-1317;
— *Origen de las instituciones económicas de la América española, siglo dieciséis*, in « Boletín del Instituto de Investigaciones históricas », n. 37 (Buenos Aires), 1928, pp. 1-18;
— *Observations d'écrivains du XVI^e siècles sur les changes et notamment sur l'influence de la disparité du pouvoir d'achat des monnaies*, in « Revue économique internationale », XX (1928), vol. IV, pp. 291-320;

— *La monnaie de l'Amérique précolombienne et colombienne*, in « Revue de l'Amérique latine », fév. 1929 (non ho potuto esaminarlo);
— *Partnership in the Trade between Spain and America, and also in the Spanish Colonies in the XVIth Century*, in « Journal of Economic and business history », 1929 (non ho potuto esaminarlo);
— *Le rôle des Génois lors des premiers mouvement réguliers d'affaires entre l'Espagne et le Nouveau-Monde (1505-1530), d'après des actes inédits des Archives notariales de Séville*, in « Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions & Belles-lettres », Bullettin de juillet-septem. 1932, pp. 287-298; anche in « Boletín de la Sociadad Geogr. Nacional », v. LXXII (Madrid), 1932, pp. 579-598 (pp. 590-598: Appendice, con trascrizione di documenti che non trovasi nel Bollettino francese);
— *Les débuts du commerce de l'Espagne avec l'Amérique (1503-1518), d'après des actes inédits des notaires de Séville*, in « Revue historique », LIX, t. CLXXIV (1934), pp. 185-215.

SCHAPS, Georg, *Zur Geschichte des Wechselindossaments*, Stoccarda, Ferdinand Enke, 1892.

SERRANO SANZ, Manuel, *Orígenes de la Dominación Española en América. Estudios históricos*, 25. Nueva Bibliot. de Autores Españoles, t. I, Madrid, Casa Editorial Bailly-Bailliere, 1918.

SIEVEKING, Heinrich, *Wirtschaftgeschichte*, in « Enzyklopädie der Rechts- und Staaswissenschaft », B. XLVII, Berlino, Julius Springer, 1935.

SOMBART, Werner, *Der Bourgeois. Zur Geistes-geschichte des modernen Wirtschaftsmenschen*, Monaco e Lipsia, Duncker und Humblot, 1913 (vi è anche la traduz. italiana, che non ho, però, potuto avere).

STROZZI, Lorenzo, *Vie de Philippe Strozzi, premier commerçant de Florence et de toute L'Italie, sous les Regnes de Charles V & de François I, et chef de la maison rivale de celle des Médicis*, trad. du Toscan par M. Requier, A La Haye (« et se trouve à Paris, chez l'auteur ... »), 1762.

TERAN, Giovanni B., *La nascita dell'America spagnola*, trad. e saggio introd. di Gino Doria, Bari, G. Laterza, 1931.

VASCONCELOS, José, *Breve Historia de México*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1952.

VERLINDEN, Charles, *The rise of Spanish Trade in the Middle Ages*, in « The Economic History Review », X (1940), pp. 44 e ss.;
— *Les influences médiévales dans la colonisation de l'Amérique*, in « Revista de Historia de América », 1950, pp. 440 e ss.;
— *Le influenze italiane nella colonizzazione iberica (Uomini e metodi)*, traduz. di A. Petino, in « Nuova Rivista Storica », XXXVI (1952), pp. 254-270.

VICÉNS, Jaime, *Instituciones económicas, sociales y politicas de la época fernandina*, XI ponencia del V Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Saragozza, 4-12 ottobre 1952, Saragozza, Institución « Fernando el Católico » (C.S.I.C.) de la Diputación Provincial de Zaragoza, 1952.

VIGNE, Marcel, *La Banque à Lyon du XV^e au XVIII^e siècle*, Parigi, Rey, Lione e Guillaumin, 1903.

VIOLANTE, Cinzio, *Problemi di storia della società medioevale*, in « Quaderni di cultura e storia sociale », I (1952), pp. 144-149.

WEBER, Max, *Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus*, riprodotto nei Gesammelte Aufsätze Zur Religionssoziologie », v. I, Tubinga, Mohr, 1920, e trad. in ital. nella rivista « Nuovi studi di politica, economica e diritto », a. IV-V, 1931-32. L'ediz. originale è del 1904-05.

VIAGGIO				TRASPORTO				
Data				OGGETTO		COSTO		Fonti
	itinerario	via	descrizione	quantità	valore (1)	somma	%	
1536	Siviglia-Nombre de Dios	mare	rasi	—	ps. t. 3735. 5.10	ps. t. 270.—.—	7,23	Vedi il prospetto dell'incidenza dei costi di traslazione
1536	Siviglia - S. Juan d'Elua	»	guarnizioni di cuoio	n.° 2	» 68. 2.—	» 1. 3.—	1,98	
1536	» » » »	»	camicie	» 90	» 95. 5.—	» 3. 4.—	3,65	
1536	» » » »	»	schiava negra	» 1	» 231. 4.10	» 13. 6. 4	5,95	
1536	» » » »	»	rasi, panni o tela	—	» 392. 5.10	» 30. 5. 8	4,72	
1542,10.2	Siviglia - Portorico	»	persona	n.° 1	—	duc. 13.—.—	—	Catalogo t. II, n.° 53
1526,8.11	Messina - Anversa	»	panni (1 fagotto)	lib. 41	l. di g. 17. 2.—	l. di g.(2) 1. 7.—	7,89	4, 21 d
1526,19.2	Lucca - Anversa	terra	seta grossa	balla 1	» 67.17. 4	» 5.13. 7	* 8,37	4, 30 a
1526,21.11	Firenze - Anversa	»	seta	» 1	—	—	* 6,00	4, 5 a
1526,3.10	» »	»	seta grossa	» 2	» 176.19. 2	» 11. 7. 2	* 6,45	4, 12 d
1536	Vera Cruz - Messico	»	guarnizioni di cuoio	n.° 2	ps. t. 69. 2.—	ps. t. 1. 1. 7	1,73	prospetto
1536	» » »	»	camicie	» 90	» 95. 5.—	» 6.—.—	6,27	»
1536	» » »	»	schiava negra	» 1	» 231. 4.10	» 4.—.—	1,72	»
1536	» » »	»	rasi e panni	—	» 241. 6. 5	» 4. 4.—	1,86	»
1526,10.10	Anversa - Lucca	»	persona	n.° 1	—	duc. 8. 6. 6	—	4, 1 c
1526,8.3	Anversa - Londra	mare	»	» 1	—	» 4.11. 4	—	4, 1 c
1520,16.4	Lucca - Roma	terra	»	» 1	—	» 2.17. 2	—	5, 3 d
1518,4.12	Pisa - Firenze e ritorno	»	»	» 1	—	» 1. 5. 5	—	5, 3 a
1518,4.9	Lucca - Viareggio	»	»	» 1	—	» —. 4. 5	—	5, 3 a
1526,3.4	Messina - Viareggio	mare	seta sottile	balla 1	duc. 426.19. 6	» 3.—.—	0,70	3, II, 53 a
1518,4.9	» »	»	» »	» 1	» 413. 1. 9	» 6.—.—	1,45	5, 6 a
1518,4.9	» »	»	» »	fagotto 1	» 131. 4.11	» 2.19.	1,61	5, 7 a
1525,10.10	Messina - Napoli	»	» »	balla 2	» 771.18. 1	» 4.—.—	0,52	3, II, 16 a
1522,24.4	» »	»	» »	» 1	» 443.14.—	» 1. 9.—	0,29	5, 37 a
1525,11.12	Napoli - Lucca	terra	» »	» 2½	» 971.15. 1	» 16. 5.—	1,65	3, II, 37 a
1522,20.9	» »	»	» »	» 1	» 393. 9. 2	» 6.10.—	1,65	5, 62 a
1518,10.12	» »	»	» »	» 1	» 379. 1.—	» 7.—.—	1,85	5, 24 a
1525,10.10	Napoli - Firenze	»	» »	» 1	» 381.12. 6	» 5.—.—	1,31	3, II, 9 c
1522,22.4	» »	»	» »	» 1	» 387.12. 6	» 5.—.—	1,29	6, 107 a
1523,29.11	Pisa - Firenze	»	zucchero	cassa 21	» 380. 1. 7	» 6. 7. 2	* 1,67	4, 22 a
1518,11.12	Firenze - Livorno	»	panni neri di Firenze	pezza 1	» 58. 0. 5	» 0. 9. 2	* 0,79	5, 21 a
1518,4.5	Viareggio - Lucca	»	seta sottile	balla 1	» 413. 1. 9	» 0. 21—	0,02	5, 6 a
1415	Tortosa - Porto Pisano	mare	lana greggia	—	—	—	* 7,60	nota 127
1318	Marsiglia - Porto Pisano	»	panni di lana	—	—	—	* 2,13	nota 126
1442	S. Maria a Monte - Pisa	fiume	legna da ardere	fascie 1525	fior. o. 7.15.—	fior. o. 7.17. 1	* 101,33	2

(1) i valori qui dati sono talvolta dei ricavi lordi (come per le operazioni con l'America), altre dei ricavi netti ed altre, infine, dei costi; per questi ultimi ho posto un asterisco nella colonna delle percentuali.

(2) in questo costo sono comprese ulteriori spese locali.

abbreviature usate per le monete:
- ps. t. = pesos di tepusque
- l. di g. = lire di grossi
- duc. = ducati
- fior. o. = fiorini a oro

PROSPETTO DELL'INCIDENZA SUL RICAVO LORDO DEI COSTI DI TRASLAZIONE IN ALCUNE OPERAZIONI DI COMMERCIO TRANSATLANTICO

DESCRIZIONE DEI COSTI INCIDENTI SUL RICAVO LORDO	OPERAZIONI: I col NOMBRE DE DIOS (con J. Alvares, tramite Ginés de Carrión) merci varie			II con il MESSICO (Perotte Rabaza): partita di guarnizioni di cuoio			coperta di fustagno			partita di 90 camicie			schiava negra			III con il MESSICO (con G. d'Espinosa) rasi, panni e tele diversi		
	somme	percentuali sul ricavo	percentuali sul tot. costo traslaz.	somme	percentuali sul ricavo	percentuali sul tot. costo traslaz.	somme	percentuali sul ricavo	percentuali sul tot. costo traslaz.	somme	percentuali sul ricavo	percentuali sul tot. costo traslaz.	somme	percentuali sul ricavo	percentuali sul tot. costo traslaz.	somme	percentuali sul ricavo	percentuali sul tot. costo traslaz.
RICAVI LORDI	3733.5.10	—	—	69.2.—			10.—.—			95.5.—			231.4.10			392.5.6		
TOTALI COSTI TRASLAZIONE	705.6.4	18,92	100,00	7.6.4	11,25	100,00	2.6.3	27,81	100,00	21.5.—	22,61	100,00	19.7.7	8,61	100,00	122.7.—	31,28	100,00
NOLO:																		
Siviglia-Nombre de Dios	270.—.—	7,23	38,21															
Siviglia-S. Juan d'Elùa				1.3.—	1,98	17,65				3.4.—	3,66	16,18	13.6.4	5,96	69,14	10.5.6	2,72	8,70
NOLO:																		
S. Juan d'Elùa-Vera Cruz				4.—	0,73	6,41	2.2.—	22,50	80,89	6.—	0,79	3,47	4.—	0,21	2,51	2.0.—	0,50	1,59
PORTO: Vera Cruz-Messico				1.1.7	1,73	15,38				6.—.—	6,27	27,74	4.—.—	1,72	20,05	4.4.—	1,15 (1,86*)	3,68
DIRITTI	185.6.4	5,00	26,43	1.2.—	1,81	16,03				6.1.8	6,49	28,71				26.1.4	6,66	21,29
IMPOSICION	—									3.4	0,44	1,94	1.5.3	0,72	8,30	0.6.5	0,19	0,61
ACARRETOS (in Terra Ferma)	15.—.—	0,40	2,12															
SIZA DE LOS NEGROS	16.—.—	0,43	2,27															
CURAS DE LOS NEGROS	12.—.—	0,32	1,69															
ENCOMIENDA	207.—.—	5,54	29,28															
PROVVIGIONE - CAMBIO				3.3.9	5,00	44,53	0.4.3	5,31	19,11	4.6.—	4,96	21,96				36.6.—	9,36	29,92
AVARIA																7.6.3	2,00	6,40
INTERESSE - CAMBIO																16.—.—	4,07	13,01
ECCEZIONALI (porto schiavo)													12.—.—	5,18	**			
VARIE																18.1.6	4,63	14,80

* Questa percentuale è calcolata sul ricavo (241.6.6) delle merci effettivamente spedite a Messico.
** Questo costo, eccezionalissimo, non è stato compreso nella base (19.7.7) di riferimento di queste percentuali.

PROSPETTO DEI TASSI PERCENTUALI DI PREMIO IN ALCUNE ASSICURAZIONI MARITTIME

Data	VIAGGIO		ASSICURAZIONE			FONTI
	itinerario	via	OGGETTO	CAPITALE	PREMIO (tasso perc.)	
1536,7.6	Siviglia - Nuova Spagna	mare		duc. 200	6,25	1, 1090
1536,9.8	» » »	»		» 200	8,—	1, 1090
1536,18.8	» » »	»		» 200	7,—	1, 1090
1536,7.6	Nuova Spagna - Siviglia	»	oro	» 150	5,—	1, 1090
1536,10.5	Genova - Siviglia	»	marmi	» 100	7,—	1, 1090
1536,20.9	Cartagena - Cadice	»	marmi	» 40	5,—	1, 1090
1536,17.6	Lisbona - Cadice o Siviglia	»	schiavi	» 200	3,50	1, 1090
1536,21.10	» » »	»	« neri » (schiavi)	» 50	4,—	1, 1090
1536,20.9	Cadice - Livorno	»		» 200	8,—	1, 1090
1533,	Cadice - Anversa	»		» 250	6,—	1, 1090
1531,8.6	Southampton - Messina	»	panni di Londra	on. 935.16.15	8,—	3, II, 247 s
1531,30.8	Anversa - Messina	»	panni di Fiandra	» 330.—.—	12,10	3, II, 255 s
1531,17.11	Livorno - Palermo	»	panni di Firenze	» 493. 7. 2	5,—	3, II, 268 s
1530 12.1	Messina - Fiandre	»	gallo di Puglia	» 50.—.—	9,—	3, II, 228 s
1530 29.2	Anversa - Palermo	»	tele d'Olanda	» 181.16.—	9,50	3, II, 280 s
1530,12.4	Messina - Viareggio	»	seta sottile	» 316.—.—	2,70	3, II, 132 s
1529,3.10	Livorno - Palermo	»	oro filato	» 47.18. 1	4,20	3, II, 162 s
1528,25.5	» »	»	panni Fiandra e tele Olanda	» 500.—.—	10,—	3, II, 83 s
1528,23.6	» »	»	panni Sammartino e Garbo	» 500.—.—	6,50	3, II, 87 s
1528,1.7	Palermo - Viareggio	»	seta sottile	» 200.—.—	7,25	3, II, 86 s
1522,10.4	Livorno - Palermo	»	drappi	duc. 100	6,—	6, 27 s
1522,10.4	Portovenere - Palermo	»	drappi	» 477	5,50	6, 27 d
1522,4.5	Livorno - Palermo	»	panni Samm. o Garbo e oro filato	» 375	6,—	6, 38 s
1522,22.5	Livorno - Messina	»		» 200	5,50	6, 2 s
1522,19.3	Livorno - Palermo	»		» 100	6,—	6, 4 s
1522,29.11	Napoli - Messina	»		» 62.10.—	4,—	6, 4 s
1518,2.5	Livorno - Palermo	»	panni fini di Fiandra	» 75	4,—	5, 19 s
1518,20.11	Viareggio - Messina	»	tele d'Olanda	» 110	5,—	5, 18 s

abbreviature usate per le monete: duc. = ducato; on. = oncia (di Sicilia)

V

MALAGA NEL SISTEMA ECONOMICO DEL XIV E XV SECOLO

1. — L'Archivio Datini di Prato, derivato dall'attività esplicata dal pratese Francesco di Marco Datini, può far pensare ad una limitatezza e particolarità di contenuto: perché prodottosi, appunto, nell'ambito di aziende pertinenti ad un solo soggetto principale. Ma la sostanza di questa collezione di manoscritti è di portata ben più vasta. Senza tema di smentite, si può asserire che nessun Archivio, almeno per epoche fino al '700, illumini, con pari intensità, varietà e attendibilità, una zona della terra tanto ampia: distendendosi essa nel poligono che poggia i suoi vertici in Irlanda, a Safi (Marocco), alla Mecca e alla Tana (Azov) (1).

Nonostante che esso fosse stato appena sfiorato dagli studiosi — se si eccettua l'opera del Bensa (2) —, erano stati messi in sufficiente risalto due fattori che concorrono ad imprimergli il carattere della universalità: in primo luogo il numero eccezionale dei « pezzi », di cui era dato approssimativo conto (3) — coefficiente che si fa più ragguardevole alla considera-

(1) Gli Stati, nella loro conformazione odierna, presenti nei testi dell'Archivio, sono i seguenti: Irlanda, Gran Bretagna (con Malta e Cipro), Olanda, Belgio, Francia, Principato di Monaco, Germania, Svizzera, Portogallo, Spagna (con le Canarie), Italia Iugoslavia, Grecia, Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Arabia, Israele, Giordania, Siria, Libano, Turchia, Russia; oltre a ricordi dell'Ungheria, della Bulgaria della Cina, ecc. L'Italia figura con tutte le sue regioni, con 78 delle loro provincie.

(2) E. Bensa, *Francesco di Marco da Prato, notizie e documenti sulla mercatura italiana del secolo XIV*, Milano 1928.

(3) Il riordinamento dell'Archivio da me eseguito per l'approntamento della *Mostra Internazionale dell'Archivio Datini*, in Prato, e del relativo volume *Aspetti della vita economica medievale* (ed. a cura del Monte dei Paschi di Siena, Siena 1962) ha consentito di stabilire con esattezza il numero dei vari capi di documenti.

zione dell'angusto intervallo di tempo in cui si distribuisce, 1363-1422 (che si può restringere al ventennio culminante nell'anno di morte del mercante, 1410, nel quale si addensano i quattro quinti dei testi) —; in secondo l'alto numero di aziende che vi hanno trasfuso la propria documentazione (scritture contabili da esse tenute e carteggio ricevuto), in connessione col numero e l'importanza dei luoghi in cui quelle ebbero sede e, perciò, il numero degli osservatori (4).

Agli elementi di quest'ultimo fattore composito, accosterei quello dell'assortimento dell'oggetto aziendale: la serie di imprese comprendeva anche delle compagnie industriali ed una bancaria, di pronunciata specializzazione (5).

Ma bisogna penetrare l'indole dei testi, se si vogliono valutare meglio le possibilità di questo meraviglioso Archivio: esploratolo per intero, avvertiamo tre nuovi fattori, cui accenno brevemente, nell'ordine della loro importanza.

Ho già sottolineato la grande varietà dei testi: da tutta la gamma dei libri contabili emessi dal Medioevo — e che qui soltanto possiamo cogliere nella sua interezza, anche per le applicazioni all'industria ed alla banca — si passa alla corrispondenza privata e familiare, che fiancheggia quella commerciale; dai contratti di assicurazione a quelli di società, di noleggio, di compra-vendita, ecc.; dalle lettere di cambio, *chèques* e mandati di cassa, alle lettere di vettura.

Messo da parte tutto l'altro materiale, per essere la sua sfera di osservazione relativamente limitata (6), mi soffermo sulle lettere mercantili che formano il nerbo della collezione datiniana ed allo stesso tempo la porzione più originale. Ebbene, con questi scritti si esorbita largamente dai nessi di operazioni comandati dal sistema di aziende Datini, per invadere,

Questo Archivio comprende 611 registri contabili (fra cui 11 unità, costituite da filze di libri mutili) e 581 filze di carteggi varî, per un totale di 151.849 documenti (tra questi, 125.861, raccolti in 503 filze, sono lettere commerciali).

(4) La ricostruzione esatta del sistema di aziende di Datini la presenta così: 7 aziende collettive mercantili-bancarie (in Avignone, Pisa, Firenze, Genova, Barcellona, Valenza, Palma di Maiorca), 2 aziende mercantili-bancarie individuali (in Prato e Firenze), 2 aziende industriali collettive (in Prato), 1 azienda bancaria collettiva (in Firenze). Nel periodo 1396-99 erano attive tutte queste aziende.

(5) V. nota precedente.

(6) Anche il libro di conti, strumento efficentissimo per la ricostruzione del passato economico, non va oltre il campo di esercizio dell'azienda cui è appartenuto.

con esame insistente e accurato, terreni doviziosissimi: il mezzo epistolare era l'unico, infatti, nel Medioevo, per la diffusione delle notizie di qualsiasi natura. Se, poi, si pone attenzione al fatto che le lettere dell'Archivio Datini hanno preso il via da 242 località e che esse rimandano ad esaurienti descrizioni di un numero almeno quadruplo di altre località, ci avvediamo come studiando queste carte noi andiamo assai più lontano nella intelligenza dei fatti economici che ebbero a subietto Francesco di Marco Datini.

Si badi, per di più, al particolare della ubicazione dei luoghi principali fra i 242 summenzionati: essa è, invero, quella delle posizioni-chiave della economia dispiegantesi dal Mar Nero al Mare del Nord.

In questa sede, tenterò di fornire una prova della universalità dell'Archivio Datini, riportandomi ad una piazza — sino ad oggi poco conosciuta — nella quale il Datini non ebbe mai interessi diretti, né rappresentanti propri: si tratta di Malaga, i cui numerosi prodotti ricadevano nell'azione datiniana, quando già essi avevano formato oggetto di atti di compera ad iniziativa di aziende diverse: il che avveniva massimamente con l'intervento della Compagnia di Valenza.

Una lettera composta in Malaga, nel 1402, da un vecchio fattore del Datini, distaccatosi da lui, fornisce da sola un chiaro quadro di tale piazza, con tutte le sue ramificazioni, che erano di primaria importanza.

2. — Nel carteggio Datini, 16 lettere sono state redatte in Malaga, prendendo in numero di 8 la direzione di Barcellona (7), 5 quella di Valenza (8), 2 quella di Maiorca (9), ed 1 quella di Iviza (10): vale a dire, esse si irradiarono verso le sedi delle tre Compagnie e della cospicua rappresentanza dell'Isola che surrogava talvolta Maiorca, le quali maggiormente erano interessate alle operazioni con la Spagna meridionale e che poi

(7) Di queste, 7 lettere sono di Tuccio di Gennaio, dal 16.12.1402 al 14.12.1404 (ARCHIVIO DATINI DI PRATO, n. 893), e 1 di Bartolomeo di Tommaso, del 26.2.1402 (*Ibidem*).

(8) Di queste, 2 lettere sono di Tuccio di Gennaio, dal 14.6.1403 al 3.7.1403 (A.D.P., n. 999), 1 di Andrea Corner, del 14.6.1403 (*Ibidem*), 1 di Iacopo Canil, del 29.7.1401 (*Ibidem*), e 1 di Aliso degli Alberti, del 27.7.1406 (*Ibidem*).

(9) Entrambe le lettere sono di Tuccio di Gennaio, dal 2.11.1402 al 23.3.1403 (A.D.P., n. 1072).

(10) È di Bastiano di Bartolo, del 2.7.1401 (A.D.P., n. 1084).

avrebbero redistribuito le informazioni presso le altre aziende e gli altri corrispondenti.

Fra le lettere dirette alla Compagnia di Barcellona, risalta nettamente la seguente:

recto

Al nome di Dio, dì 17 di dicembre 1402.

Non v'ò scrito, poi giunsi qui, per non avere visto il bisogno. Da voi non ò vostra lettera. Farò com pocho dirvi.

Solo vi fo questa per avisarvi pregi di robe si traghono di qui e pregio di robe si traghono di chostà per mettere qui, e diriti e pesi d'ongni mercatantia: a cagione, se vedrete di potere aprofitare i' niuna cosa, posiate seguire il bisogno.

Di qui si traie molta seta, per Genova e per Fia(n)dra; e simile zaferani. Ragionasi seta vantag(i)arà per nostro paese: vale dobre 3 1/4 i' ruotolo, ch'è oncie 20 di Genova; seta per Fia(n)dra e per Valenza vale dobre 3 (il) ruotolo. Zaferano vale dobre 4 1/4. Paghasi di dirito denari 21 per ruotolo, che 81 fan(n)o una dobra. Se n'avese bisongno, per voi o per niuno vostro amicho, scrivetelo e farò quanto mi direte e arò il modo a servirvi a fede: ricorda(n)dovi co' denari i' mano si compra tuto.

E più si traie di qui grana paradisa, cera (e) grana barberescha, choiame barberescho. E cera vale il canta(ro), ch'è libbre 160 di Genova (e) Valenza 144, dobre 11 1/4; grana paradisa, dobre 32; grana barberescha, dobre 38 in 40; chuoia barberesche, di 22 cantari il cento, dobre 2 1/3 il cantaro; di 25 (dobre), 2 1/2 e 2 2/3; di 30, dobre 3 in ...[11].

Trasici zucheri e ma(n)drole e panza[12] e ficha. Sono, queste, de la casa Spinola e niuno no' le può trare di questo Rengno, se non e(g)lino: pertanto, non ve ne dicho pregio.

E mèticisi, di costà per qui, pan(n)i fiorentini; sendo fini, se n'arebe ora dobre 50 in 52. I colori voliono esere, in una balla di 6 pan(n)i, tali colori: 2 verdi ch(i)ari, uno verde mezo colore, 1 turchino, uno morato schuro e uno ve(r)mil(i)o.

E mèticisi spezierie. Ragionasi: pepe, dobre 30; geng(i)ovi, dobre 28; cha-

(11) Manca, nel testo, il limite superiore dei prezzi.

(12) *Panza* sta per « uva passa ». Similmente si legge, in una lettera da Alicante, di mano assai più chiara: *uve panze* (A.D.P., n. 962, lett. Alicante-Valenza, da Marco, 7.9.1400). A Narni (il maggiore centro italiano di produzione di uva passa) si usava il termine *raime* (A.D.P., n. 425, lett. Avignone-Pisa, dalla Comp. di Gherano Calvo e Niccolò di Bonaccorso, 22.9.1384), che ricorre pure in una lettera da Bruges (A.D.P., n. 852, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 2.5.1397). Entrambi i termini non figurano fra quelli impiegati in: F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, edita da Allan EVANS, Cambridge (Mass.) 1936, p. 432 (Glossario e indici).

nella mezana, 389: (la(c)cha, 31; gherofani, 100; fusti, 28; mace, ...; alume minuto, 1 1/2; groso, 2; tartaro 3 3/4 in 4.

Pagha di dirito, ongni roba escha d'Araona, salvante argento, perle e olio: 8 per cento; perle (e) argento, 2 per ento; olio, 16 per cento. E se venghono d'altro luogho, salvante di Ter(r)a di mori, paghano: genovesi (e) viniziani, 7 per cento; catelani, 8; perle (e) argento, come di sopra digho, (e) olio, paghano i catelani più uno per cento. E cose si traghono di qui: zaferano (e) seta, dobre 21 1/4 per ruotolo: altre mercatantie, 7 per cento; (i) catelani, 8. An(n)o brivileg(i)o, (i) catelani, potere scaricare ongni roba in tera, salvante se viene di Barberia, tenerla 6 mesi in tera (e) tornarla a caricare senza paghare niuno dirito. Da' Re ò aùto brivileg(i)o d'esere contratato sì come gienovese.

Se volete io v'avisi più d'una meracatantia (*sic*), che d'altra, avisatene: e farollo.

Pan(n)i di Vervi, dobre 22; di Bruges, 28; di Parigi, de la sorta magiore, dobre 35; de la minore, 32; brunete di Doagio, fini, dobre 45 in 48; pan(n)i larghi d'I(n)ghiltera, dobre 34; pan(n)i di Seches, de la sorta magiore, che costino di primo (costo) da s. 13 in 18, valiono dobre 7; de la minore, che costino da s. 9 in 10 1/2, dobre 4 1/2 (la) peza. Siate avisati.

La resta da voi a me, ch'io vi restava a dare, i vostri di Valenza li arano mes(s)i a mio chonto. I fiorini 100 di Firenze mai no' ne contai co' lui. Ment(r)e era a Valenza, rimisono que' di Firenze, a Lucha [13], in Simone di Stagio, f. 100: che penso furono queli rimesi a più di 16 soldi 8 denari. Io no' volio, se no' n'è ragione: quando Lucha vorà aconc(i)are i conti, li aconcerà. Come sapete, mai no' n'è voluto aconc(i)are le spese fate fare a le 9 balle di pan(n)i, che son più di 110 fiorini. D'altra parte, m(i) vole mettere in conto lire 7 e soldi ..., che Ros(s)o [14] mi diede meno e aveali aconci a suo conto de' Ros(s)o. Ora, che sono venuto ne la disgrazia, per lo fat(t)o di Sa(n) Mateo, vol menare la danza. A suo chi sà, voi sapete chi aveva il torto: chè, poi mang(i)ava pane de' miei magiori, era tenuto di fare d'avere la loro ragione, chome facea quela sera per la vostra compagnia, ch' e(g)li si pensava farmi torto in Sa(n) Mateo; e, avendovi aùto il torto, io n'arei aùta la ragione.

tergo

I' ò scrito a Fratelmo, per più lettere, che, chome le navi fosono spac(i)ate da Ieviza, des(s)e un pas(s)o fino a Vale(n)za e fos(s)e d'acordo co' Lucha, che penso pure dovrà aconc(i)are quele spese, che le ragioni vor(r)à l'aconci; ma penso, per lo scrivere à fato a Lucha, l'arà aconce: se non s'anconcerano (*sic*) quando li fia di piacere.

(13) È Luca del Sera, socio, con il Datini, nella Compagnia di Valenza e di essa direttore.

(14) Trattasi di Rosso d'Andrea, fattore della Compagnia Datini di Valenza.

Per certo, io non potea credere che, avendomi partito l'acordo co' Lucha. sanza aspetare risposta dal magiore, e rimanere a pie', e poi fose mia ventura m'aconc(i)asi co' li Alberti, Lucha no' mi dovrebe averlo aùto per male; ma, secondo comprendo, e' vorebe, subito partì da lui, io m'avesi mang(i)ato quel pocho m'era rimaso e poi me ne fosi ito a lo spedale. Poi rifiorì il cont(r)asto de la lana di Sa(n) Mateo ed el sa chome l'ebe per male, vegendo difendeva la ragione de' miei magiori, e per ot(t)a fece a Valenza piliare Fratelmo. Poi avendo afanato, mentre stava co' la compagn(i)a, chom' un altro, no' ne aspetavo averne questo merito. Avendo il destro andare fino a Firenze, come no' n'ò, saprei dire a Francescho le mie ragioni: son certo no' mi lascerebe far torto niuno: no' n'è niuno in Valenza, di fiorentini, non dicha abi rag(i)one.

(A) Francescho di Marcho e Simone d'Andrea e compagni, in Barzalona.

1402.
Da Malicha, a dì 11 di gienaio [15]

Questo sostanzioso documento verrà ora analizzato in tutti i suoi aspetti, deviando spesso verso altre fonti manoscritte dello stesso Archivio, o differenti, per i chiarimenti indispensabili e per lo sviluppo più conveniente.

3. — La lettera è dovuta a Tuccio di Gennaio, una delle figure più significative fra il personale non-socio delle Compagnie Datini. Non è firmata; ma l'attribuzione a lui è certa, sia per la « mano », sia per il contenuto, che è dello stesso tenore di altre sue lettere della medesima provenienza, firmate regolarmente.

Di origine pratese — secondo attesta la sua parentela con Simone di Andrea Bellandi (16), compagno dei più fidati del Datini — egli raggiunse ben presto le località allora ambite da molti operatori economici di Toscana: il gruppo degli Stati facenti capo a Barcellona, Valenza e Maiorca. Nel novembre del 1395, è accolto dalla Compagnia di Pietro di Matteo Tecchi-

(15) A.D.P., n. 893. La data di arrivo è stata segnata ovviamente dalla Compagnia destinataria. Sul tergo medesimo trovasi il segno mercantile degli Alberti, costituito da una circonferenza sormontata da una doppia croce ed affiancata da due grossi punti.

(16) A.D.P., n. 1111, lett. Prato-Barcellona, da Stefano di Francesco Bellandi a Simone d'Andrea Bellandi, 14.9.1398. (Nel dare la posizione delle lettere, indico sempre il nome del mittente e quello del destinatario soltanto quando non sia la Compagnia Datini avente sede nella località di indirizzo).

ni (17), che aveva la sede principale a Perpignano (18) e che agiva intensamente nella zona succitata, disponendo persino di navi proprie (19).

Più tardi, la direzione generale del sistema Datini, sempre fedele ai rigorosi criteri di scelta del personale, assunse Tuccio e lo inviò a prestare servizio presso la Compagnia di Barcellona: poiché « era uso del paese » (20).

Egli prestò la sua opera alternativamente fra la Compagnia di Barcellona e l'altra di Valenza, sino al 1401 (21): dopo di che fu trasferito a Maiorca (22). Ma gli incarichi per i quali egli si segnalò maggiormente dovevano risultare quelli di San Matteo e di Iviza. Nella prima piazza — la capitale della vasta regione laniera del *Maestrazgo* — organizzò mirabilmente la raccolta e l'inoltro di quantitativi ingenti di lana e di prodotti minori (cuoiame, panni, zafferano, ecc.) (23), soggiornando ripetutamente

(17) A.D.P., nn. 915, lett. Valenza-Barcellona, da Tuccio di Gennaio a Luca del Sera, 17.11.1395; 1114, Val.-Maiorca, da Tuccio di Gennaio ad Ambrogio Lorenzi, 25.11.1395.

(18) Della sua Compagnia, da tale sede, sono pervenute 418 lettere, per l'intervallo 8.6.1385-13.11.1404 (A.D.P., nn. 184, lett. Perpignano-Avignone; 536, Perp.-Pisa; 671, Perp.-Firenze, 783, Perp.-Genova; 906, 907, Perp.-Barcellona; 1000, Perp.-Valenza; 1075, Perp.-Maiorca).

(19) Cfr., soprattutto, le seguenti lettere di tale azienda: A.D.P., nn. 437, lett. Barcellona-Pisa; 633, 639, 640, 641, Barc.-Firenze; 970, 973, 976, Barc.-Valenza; 1048, 1049, 1051, 1054, 1055, Barc.-Maiorca (26 lett. dal 18.6.1387 all'11.5.1405); nn. 915, 916, 917, 429, Valenza-Barcellona (8 lett., dal 23.11.1394 al 7.5.1407); ed inoltre: n. 533, lett. Montpellier-Pisa, dalla Comp. di Antonio e Benedetto Bocci a Manno d'Albizo, 12.4.1400; n. 782, Montp.-Genova, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 13.5.1401.

(20) A.D.P., n. 1111, lett. Firenze-Barcellona, da Francesco Datini a Simone Bellandi, 30.3.1397. Si mirava alla specializzazione del personale, per settore territoriale, nel caso della mercatura (così per Tuccio), o per settore economico, nel caso della banca e dell'industria.

(21) Cfr. specialmente le sue lettere: A.D.P., nn. 639, lett. Barcellona-Firenze; 965, 966, Barc.-Valenza; 1046, Barc.-Maiorca (10 lett., dal 6.9.1395 al 30.3.1401); nn. 707, Valenza-Firenze; 915, 916, 918, 920, 921, Val.-Barcellona (28 lett., dal 27.10.1395 all'8.7.1401).

(22) A.D.P., nn .668, lett. Maiorca-Firenze; 889, 890, Ma.-Barcellona (7 lett., dall'11.4.1401 al 15.41.402).

(23) Cfr. le sue lettere: A.D.P., nn. 704, lett. San Matteo-Firenze; 912, 913, S. M.-Marcellona; 1001, 1002, S. M.-Valenza; 1076, S. M.-Maiorca (223 lett., dal 27.10.1396 all'8.6.1402). Della sua attività in San Matteo è sopravvissuto un libro contabile, tenuto da lui medesimo (A.D.P., n. 938, 1397-99).

nel porto immediato della stessa regione, Peñiscola (24), in quello di Tortosa (25) e in altri centri — Albocácer, Cuevas de Vinroma, Cabanes (26) — e spingendosi ancor più nell'interno, sino a Morella (26).

Ad Iviza fu destinato nei momenti in cui il porto si ravvivava per il ripiegamento quivi dei veneziani (importante precipuamente per la tappa di andata e di ritorno delle galee di Fiandra) e, talvolta, dei genovesi, allorché essi tutti venivano esclusi dalle basi di Maiorca; e, in più, per le operazioni sul sale (28).

Durante la permanenza a Valenza, Tuccio prese contatto diretto con zone meridionali: a Játiva (29) e ad Alicante (30).

Da una attività così intensa ed esplicata in un campo tanto vasto e fervido di traffici, il Gennaio traeva un cumulo di cognizioni profonde e sicure su tutto l'estremo lembo occidentale del Mediterraneo e, in particolare, sul triangolo che volge verso Gibilterra, i cui lati si definiscono sulla costa spagnola e su quella « barbaresca »: si pensi alla funzione di Valenza, quale porto avanzato di tutta la Spagna meridionale, verso il Mediterraneo centro-occidentale e, meno, della Barberia, nonché a quella di Minorca (e, sussidiariamente, Iviza), che era il posto avanzato di maggior rilievo di quest'ultima zona (31).

Nell'ottobre 1402, Tuccio abbandonava il sistema Datini, essendo sorti dei contrasti con Luca del Sera, che dirigeva allora l'azienda di Valenza. A questo avvenimento e ad alcuni strascichi è dedicata la parte finale della lettera qui riprodotta (gli ultimi tre capoversi), la quale tralascio in queste note di commento. Egli fu immediatamente assunto dalla Compagnia di

(24) Sue lettere: A.D.P., nn. 905, lett. Peñiscola-Barcellona; 1000, Peñ.-Valenza; 1075, Peñ.-Maiorca (35 lett., dal 16.12.1395 al 10.12.1400).

(25) Sue lettere: A.D.P., nn. 914, lett. Tortosa-Barcellona; 1003, Tort.-Valenza (17 lett., dal 18.2.1398 al 24.3.1401). La Compagnia di Maiorca precisa che « la stanza di Tucio sia a Sa' Matteo, Pañischola, Tortosa e per lo Paese, chome achadrà il bisongnio » (A.D.P., n. 666, lett. Maiorca-Firenze 20.3.1398).

(26) A.D.P., nn. 962, lett. Albocácer-Valenza, 25.12 e 29.12.1397; 981, Cabanes-Valenza 19.6.1398; 981, 9 lett. Cuevas-Valenza, dal 9.12.1397 al 4.9.1400.

(27) A.D.P., n. 999, lett. Morella-Valenza 2.9.1400.

(28) A.D.P., nn. 664, lett. Iviza-Firenze; 777, Iv.-Genova; 885, Iv.-Barcellona; 994, Iv.-Valenza 1072, Iv.-Maiorca (89 lett., dal 27.12.1398 al 29.4.1402).

(29) A.D.P., n. 1005, 3 lett. Játiva-Valenza, dal 19 al 24.11.1399.

(30) A.D.P., n. 962, lett. Alicante-Valenza, 21.11.1399.

(31) Cfr. la parte dedicata alle *Comunicazioni* nel mio studio *Aspetti della vita economica medievale*, cit.

Ricciardo degli Alberti (32), la quale rientrava in uno dei più grandiosi sistemi di aziende, che in quel torno di tempo stabiliva suoi corrispondenti nella Spagna meridionale, nel Marocco ed a Lisbona: quasi a voler offrire delle basi intermedie ai considerevoli fasci di relazioni fra il Mediterraneo centrale e il Mare del Nord, ove gli Alberti stessi svolgevano parti di primo piano.

4. — L'Azienda — la Compagnia di Ricciardo degli Alberti — che chiama a sé Tuccio di Gennaio, destinandolo a Malaga, era posta a Bruges, che fu la piazza forestiera in cui gli Alberti agirono come si accennerà, più intensamente e con molteplici organismi. Quello facente capo a Ricciardo vi operò dal 1392 al 1407, in frequenti relazioni con le Compagnie Datini e specialmente con quelle catalane, data la forte attrazione che allora esercitavano quei paesi sulle Fiandre (33).

Ricciardo appartenne alla famiglia degli Alberti del Giudice di Firenze, molti membri della quale, nell'ultima parte del sec. XIV e nel successivo, dettero vita a varie società, impiantate nei capisaldi tipici della distensione dell'economia d'Occidente, al trapasso dall'un secolo all'altro. E, secondo la regola che si andava affermando — la quale trova espressione esauriente nel complesso di aziende datiniane — le compagnie erano collegate a sistema, attraverso l'intervento di un « maggiore » in più di esse e attraverso la concatenazione nelle operazioni in virtù dell'indole loro: non più, quindi, l'azienda divisa, con una casa centrale, che si articola sulle sue propaggini, le filiali e succursali; ma una pluralità di aziende autonome, fra le quali insorgevano i nessi dei due ordini rammentati, personale e reale. Talvolta il sistema era la risultante di più altri, alimentati da compagnie diverse, anche con il concorso di membri estranei al Casato, e contraddistinti da specializzazioni territoriali: tale il caso proprio degli Alberti, le cui aziende, direi, del settore del Mare del Nord — quelle di Bruges, Londra e Parigi — formavano un sistema compatto, al quale si affiancavano quello della Penisola iberica, l'altro della Francia meridionale,

(32) « Sarete stati avisati da' vostri di Valenza come qui mi sono posto per la Compagnia di Ric(ci)ardo de li Alberti » (A.D.P., n. 1072, lett. Malaga-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 2.11.1402).

(33) Sue lettere: A.D.P., nn. 753, lett. Bruges-Genova; 852, 856, Brug.-Barcellona; 1059, 1060, Brug.-Maiorca (75 lett., dal 9.11.1392 al 18.7.1407).

l'altro dell'Italia settentrionale, gli altri di settori della Toscana e così di seguito.

I testi Datini consentono, ricostruendo la conformazione e l'attività delle aziende Alberti, di asserire che il sistema loro è stato il più ragguardevole nel periodo meglio documentato, e cioè dal 1390 al 1410. Mi limiterò a riferire le ragioni sociali delle aziende principali e la loro ubicazione (sono questi gli elementi originari del sistema); farò ricordo, inoltre, degli elementi derivati: ossia delle aziende altrui, anche individuali (corrispondenti e rappresentanti singoli), che aderiscono ad uno o più degli originari.

Mi piace riportare in testa di giudizio sulla solvibilità degli Alberti di Bruges espresso dalla Compagnia Orlandini e Benizi di quella città: « gente sode e ricche come gli Alberti » (34).

A Londra incontriamo due compagnie, per un breve tratto di tempo, dato che la piazza ricadeva sotto l'azione della società domiciliata a Bruges: la Compagnia di Calcidonio e Niccolò (35) e quella di Gherardo (36).

La base di gran lunga più importante era quella di Bruges, ove si avvicendarono più aziende, spesso contemporanee, e più soci: cominciò Bernardo, nel 1388 (37), poi intervenne Antonio (38) e quindi le operazioni si ampliarono notevolmente con Diamante (fratello di Calcidonio) e Altobianco (39); a quest'ultima fu coeva la Compagnia di Alberto e Bernardo (40); non manca in quel luogo lo stesso Calcidonio, nel suo passaggio da Londra a Parigi (41).

(34) A.D.P., n. 853, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 4.11.1398.

(35) Sue lettere: A.D.P., nn. 994, lett. Londra-Valenza; 1072, Lo.-Maiorca (5 lett., dal 4.3.1398 al 5.10.1399).

(36) Sue lettere: A.D.P., nn. 528, lett. Londra-Pisa; 777, Lo.-Genova (6 lett., dal 15.1.1398 al 22.6.1399).

(37) Sue lettere: A.D.P., nn. 648, lett. Bruges-Firenze; 854, Brug.-Barcellona (8 lett., dal 15.7.1388 al 5.5.1400).

(38) A.D.P., n. 979, lett. Bruges-Valenza, 17.9 e 17.12.1393.

(39) Sue lettere: A.D.P., nn. 442, lett. Bruges-Pisa; 648, Brug.-Firenze; 753, Brug.-Genova; 852, 853, 854, 855, Brug.-Barcellona; 979, 980, Brug.-Valenza; 1059, 1060, Brug.-Maiorca; 1084, Brug.-Iviza (266 lett., dall'8.7.1395 all'11.7.1404).

(40) Sue lettere: A.D.P., nn. 442, lett. Bruges-Pisa; 648, Brug.-Firenze; 753, Brug.-Genova; 852, 853, 854, Brug.-Barcellona; 979, 980, Brug.-Valenza; 1059, 1060, Brug.-Maiorca; 1084, Brug.-Iviza (155 lett., dal 25.8.1395 al 6.11.1401).

(41) Sue lettere: A.D.P., n. 1060, Bruges-Maiorca (6 lett., dal 17.10.1399 al 30.7.1400).

Come è avvenuto per altre aziende fortemente impegnate a Bruges, gli Alberti aprirono fondaci pure a Parigi: Nerozzo e Ricciardo, associandosi al concittadino Niccolò Ramaglianti, molto pratico dei luoghi (42), e, quindi, innalzando una compagnia intorno a Calcidonio (43), il quale si serviva, in più, dell'azienda di Francesco di Filippo de' Neri (44).

Le compagnie del Mare del Nord, per svolgere più efficacemente la loro attività, che investiva lo stesso Mare, l'Italia e il Levante, si provvidero di numerose navi, acquistandole addirittura o noleggiandole per intero. Si parla di « 2 navi degli Alberti », che debbono « passare in Alessandria » d'Egitto, nel 1397 (45); di un'altra, che opera in convoglio con due prese a noleggio, stabilendo un'associazione fra Diamante e Altobianco degli Alberti, Nerozzo degli Alberti e Luca del Biondo, il quale ultimo, cui furono affidate, le guiderà abilmente dallo Sluis in Inghilterra, in Portogallo, Spagna, Italia, Egitto, Scio, Rodi, Sicilia, Sardegna, Baleari, ecc. (46); Alberto, sfruttando una nave di Bilbao, allaccia frequentemente Bruges alla Spagna e a Genova e Pisa e alfine si dota di una propria, denominata « nave degli allumi », con chiara allusione alla specializzazione del cari-

(42) A.D.P., n. 536, lett. Parigi-Pisa, 28.8.1395.

(43) Sue lettere: A.D.P., nn. 783, lett. Parigi-Genova; 904, 905, Par.-Barcellona (15 lett., dall'11.10.1401 al 31.5.1406).

(44) A.D.P., n. 783, lett. Parigi-Genova, dalla Comp. di Calcidonio degli Alberti, 31.10.1401.

(45) A.D.P., n. 706, lett. Valenza-Firenze, dalla Comp. Datini a Stoldo di Lorenzo, 25.4.1397.

(46) Mediante i carteggio Datini si può ricostruire tutta l'attività di questo intrepido navigatore fiorentino, che, ritornato in Fiandra, fu incorporato nella Comp. di Diamante. Cfr., soprattutto: A.D.P., n. 1059, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 31.1 e 3.3.1397; n. 753, Brug.-Genova, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 16.7.1396; n. 1082, Venezia-Maiorca, da Pietro di Giovanni, 17.9.1396; n. 442, Brug.-Pisa, da Luca del Biondo, 28.1 e 16.3.1397; n. 979, Brug.-Valenza, da Luca del Biondo a Luca del Sera, 28.1.1397; n. 753, Brug.-Genova, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 9.2.1397; n. 852, Brug.-Barcellona, da Luca del Biondo, 6.3.1397; n. 1062, Firenze-Maiorca, da Diamante e Altobianco degli Alberti, 18.5 e 9.6.1397; n. 704, Scio-Firenze, da Luca del Biondo a Manno degli Agli, 12.11.1397; n. 704, Scio-Firenze, da Luca del Biondo, s.d.; n. 1059, Brug.-Maiorca, dalla Comp. di Alberto degli Alberti, 9.1.1398; n. 853, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Alberto e Bernardo degli Alberti, 4.4.1398; n. 1060, Brug.-Maiorca, dalla Comp. di Ricciardo degli Alberti, 4.7.1398; n. 889, Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 31.7.1401; n. 1060, Brug.-Maiorca, dalla Comp. di Diamante degli Alberti, 7.11.1401; n. 1060, Brug.-Maiorca, da Giovanni Mannelli, 8.8.1398; n. 979, Brug.-Valenza, da Luca del Biondo a Luca del Sera, 5.7.1398.

co (47). E l'elencazione potrebbe continuare a lungo, se non l'arrestassi al ricordo dell'esistenza di un'altra imbarcazione specializzata — la « nave delle aringhe di Ricciardo degli Alberti » (48), che, con altri mezzi, aveva operato a Lisbona e ad Alessandria (49) —; di una di Caroccio degli Alberti, che trafficava fra Giaffa e Siviglia (50), e di un'altra ancora, che naufragò a Siviglia nel 1410 (51).

Scendendo verso il Mediterraneo, compare un nuovo esponente della famiglia, Aliso, che si pone con una compagnia a Valenza (52), inizialmente distaccatovi da Bruges, dalla Compagnia di Diamante e Altobianco (53); nello stesso luogo si troverà anche Lorenzo (54).

A Barcellona fu cospicua la società di Niccolò degli Alberti con Filippozzo Soldani (55). A lato di essa furono Aliso (56) e Bartolomeo (57).

Intanto, lo sviluppo della comunicazione regolare e nutrita fra il Mediterraneo e il Mare del Nord, per la via di Gibilterra, con la valorizzazione degli empori marittimi ad Est e ad Ovest dello Stretto, aveva accentuato la diffusione degli operatori economici italiani lungo il tratto costiero compreso fra Valenza e Lisbona, nonché nell'interno immediato: ai genovesi ed ai veneziani si aggiungono, alla fine del '300, i fiorentini ed i lucchesi.

(47) A.D.P., n. 1059, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Alberto degli Alberti, 28.10.1397; n. 853, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 5.7.139; n. 979, Brug.-Valenza, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 5.7.1398; n. 853, Brug.-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 15.9.1399.

(48) A.D.P., n. 891, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 26.1 e 4.2.1408.

(49) A.D.P., n. 853, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 1.10 e 26.11.1399; n. 854, Brug.-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 5.5.1400

(50) A.D.P., n. 891, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 9.12.1406.

(51) A.D.P., n. 856, lett. Bruges-Barcellona, da Tommaso Quarti, 11.7.1410.

(52) Sue lettere: A.D.P., nn. 917, 918, 919, 925, Valenza-Barcellona (146 lett., dal 30.7.1397 al 24.10.1401).

(53) A.D.P., n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 28.5.1397.

(54) Sua lettera: A.D.P., n. 919, Valenza-Barcellona, 13.2.1400.

(55) Sue lettere: A.D.P., nn. 436, 437, lett. Barcellona-Pisa; 973, 974, 975, 976, 977, Barc.-Valenza; 1051, 1052, 1054, 1055, Barc.-Maiorca (200 lett., dal 12.1.1400 all'1.6.1406).

(56) Sue lettere: A.D.P., n. 436, lett. Barcellona-Pisa; n. 1050, Barc.-Maiorca, 17.6 e 7.4.1399.

(57) Sue lettere: A.D.P., nn. 436, 437, Barcellona-Pisa (6 lett., dal 21.2.1400 al 25.6.1400).

Lasciamo stare Gandía, Alicante, Cartagena ed Almeria e, dalla parte atlantica, Cadice, Puerto Santa Maria, Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, Huelva, Ayamonte, ecc., e fermiamoci su Malaga (che, con l'altro porto, di Almeria, rappresenta sul mare l'unico regno ispano-mussulmano superstite, quello di Granata, e che, per tale condizione, si connette più efficientemente coi paesi barbareschi antistanti); su Siviglia (la quale significa lo sbocco castigliano sull'Atlantico, aprentesi a ventaglio fra Cadice ed Ayamonte, oltreché un'ulteriore connessione immediata con la Barberia, in special modo per il suo versante atlantico) e su Lisbona (costituente la tappa che convoglia la stragrande maggioranza dei traffici ultramarini del Portogallo e che per la sua posizione più avanzata nell'Oceano suscita sensibile attenzione nelle correnti Mediterraneo-Mare del Nord).

Ebbene, gli Alberti non sono gli ultimi fra i mercanti fiorentini che si trasferiscono in tali località o che vi inviano corrispondenti laboriosi e valorosi: di Malaga, si tratta in questo scritto; in merito a Siviglia, ho di già riferito delle navi degli Alberti che la frequentavano e aggiungerò che in altri documenti si parla de « gli Alberti di Siviglia » (58).

Circa Lisbona, è accaduto quanto si è constatato per Malaga: la principale Compagnia di Bruges avendovi distaccato un proprio corrispondente, nella persona di Bartolomeo di ser Iacopo Manni, da Firenze (59).

A Malaga, dopo la partenza di Tuccio — l'ultima sua lettera è del 14.12.1404 (60) —, sarà presente quell'Aliso (61), che servì assai bene le proprie aziende, da Montpellier al Marocco. In quest'ultimo Paese — a Fez egli aveva dimorato nel 1405 (62), preceduto dai corrispondenti Giovanni di Bartolo da Empoli (63) e Antonio di ser Pietro da Firenze (64).

(58) A.D.P., n. 106, lett. Bruges-Maiorca, da Antonio Quarti, 26.5. e 22.9.1404.

(59) Costui ci ha tramandato un ampio ragguaglio della piazza di Lisbona, che si può assimilare a quello offerto da Tuccio di Gennaio (A.D.P., n. 522, lett. Lisbona-Pisa 5.6.1399): evidentemente, gli Alberti esigevano doviziose informazioni dei mercati in cui intendevano fare capo (e questa constatazione si può fare ancorché le due lettere non siano dirette agli Alberti medesimi, ma alle aziende Datini). Cfr. inoltre, A.D.P., n. 994, lett. Lisbona-Valenza, da Bartolomeo Manni, 20.11.1399; n. 648, Bruges-Firenze, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 20.11.1399; n. 980, Brug.-Valenza, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 1.10.1400.

(60) A.D.P., n. 893, lett. Malaga-Barcellona, 2.11.1402.

(61) Sua lettera: A.D.P., n. 999, Malaga-Valenza 27.7.1406.

(62) A.D.P., n. 1060, lett. Fez-Maiorca, da Aliso degli Alberti, 28 luglio 1405.

(63) A.D.P., n. 1060, lett. Fez-Maiorca, da Giovanni di Bartolo, 21.5.1401.

(64) A.D.P., n. 1060, lett. Fez-Maiorca, da Antonio di Pietro, 1.5.1402.

E persino a Denia gli Alberti si posero con un'azienda, quella di Bartolomeo (65).

Molto meno li attrasse la Francia meridionale, dato lo scadimento della Provenza e della Linguadoca, dopo i fatti di Avignone e, in generale, l'affermazione della via di Gibilterra, che portò un certo declassamento dei porti di quelle zone.

A Montpellier stettero, per breve tempo, Diamante, coi fratelli (66), e il solito Aliso (67).

Ad Est, a parte le infiltrazioni saltuarie con mezzi propri di navigazione, in Egitto e nelle Isole Egee, Cipriano degli Alberti aveva fondato una Compagnia, a Rodi, insieme a Moroso Cibo (68).

Nella nostra Penisola, Venezia costituì una base Alberti di primo piano, rappresentata, dapprincipio, dalla Compagnia Davizi; estintasi quella, gli Alberti vi mandarono, per la liquidazione, Bernardo (69), che pose le radici di una sua società (70), includendo, più tardi, un esponente dei Davizi, Francesco (71). In seguito, vi aprirà i battenti una società fra Giannozzo e Antonio (72). Nel frattempo, Bernardo aveva dato origine ad una Compagnia, a Bologna (73).

La sede romana è stata di pratica ancor più remota: fin dal 1384, vi operava una Compagnia formata da Giovanni e Niccolò di Lippo (74), cui fece seguito un'altra di Gherardo (75).

(65) Sua lettera: A.D.P., in 1060, Denia-Maiorca, 2.12.1401.

(66) Sue lettere: A.D.P., n. 903, 3 lett. Montpellier-Barcellona, dal dicembre 1408 al 12.1.1409.

(67) Sua lettera: A.D.P., n. 903, Montpellier-Barcellona, 22.2.1408.

(68) A.D.P., n. 753, lett. Bruges-Genova, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 8.2.1395; n. 765, Firenze-Genova, dalla Comp. di Alamanno e Luigi Mannini, 1.3.1396.

(69) A.D.P., n. 980, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Alberto e Bernardo, 13.12.1400.

(70) Sue lettere: A.D.P., nn. 712, lett. Venezia-Firenze; 721, Ven.-Bologna; 797, Ven.-Genova; 927, Ven.-Barcellona; 1003, Ven.-Valenza (62 lett., dal 31.7.1399 al 16.3.1401).

(71) Sue lettere: A.D.P., nn. 441, lett. Bologna-Pisa; 851, Bol.-Barcellona; 979, Bol.-Valenza (19 lett., dal 31.10.1398 al 14.9.1401).

(72) Sue lettere: A.D.P., nn. 721, lett. Venezia-Bologna; 929, 930, Ven.-Barcellona (47 lett., dal 23.4.1401 al 21.7.1408).

(73) Sue lettere: A.D.P., nn. 646, 647, lett. Bologna-Firenze; 441, Bol.-Pisa (12 lett., dall'11.2.1400 al 27.9.1401).

(74) Sue lettere: A.D.P., n. 544, 8 lett. Roma-Pisa, dal 24.11.1384 al 14.2.1385

(75) Sua lettera: A.D.P., n. 545, Roma-Pisa, 7.10.400.

Anche a Palermo gli Alberti ebbero loro Compagnie: Simone, associato a Iacopo Guardi (76), Antonio (77) e Pietro (78).

Sulla piazza di Genova, dove avevano rappresentanti stabili, gli Alberti compaiono occasionalmente (79).

A Pisa, le Aziende Alberti sono state numerose: nel 1383-84 troviamo contemporaneamente o quasi le compagnie di Aliso, di Andrea, di Antonio, di Benedetto, di Niccolò, di Luigi e di Nerozzo (80), più tardi, quelle di Bartolomeo (81) e di Ricciardo (82).

Resta, infine, la Città di origine di tutte queste aziende. Quivi esercitò l'arte della lana Agnolo degli Alberti (83). Delle altre aziende sappiamo poco (84), e la spiegazione di questa lacuna si adagia su due circostanze: l'esiguità dei rapporti con le Compagnie Datini e, più ancora, le difficoltà che la famiglia incontrava per le lotte politiche.

La lettera che qui viene esaminata è stata prodotta da Tuccio di Gennaio, in questo ambiente, il quale si indentifica col sistema di aziende Alberti. Un sistema, non v'è dubbio, di eccezionale ampiezza e consistenza, il quale rivela suggestivamente le tendenze nuove — nel commercio dell'Europa e dei paesi sottostanti — sul chiudersi del secolo XIV e l'aprirsi dell'altro: il fascio di relazioni — quelle di gran lunga più ricche e importanti — fra l'Oriente e l'Occidente (regioni bagnate dal Mare del Nord) vede flettersi la linea che ne esprime il movimento profondo, sino a coinvolgere la Penisola iberica, nella quale pone addentellati, da cui germineranno i fatti salienti dell'età moderna.

(76) Sue lettere: A.D.P., n. 536, 7 lett. Palermo-Pisa, dal 21.4.1387 al 21.8.1388; sua ricevuta: A.D.P., n. 1172, 30.4.1394.

(77) A.D.P., n. 798, lett. Palermo-Genova, dalla Comp. di Antonio degli Alberti alla Comp. di Filippo di Michele, 11.10.1390.

(78) Sue lettere: A.D.P., n. 783, 7 lett. Palermo-Genova, dal 4.6 al 27.9.1393.

(79) A.D.P., n. 662, lett. Genova-Firenze, da Gherardo degli Alberti, 31.3.1403.

(80) A.D.P., nn. 357, Libro grande B della Comp. di Pisa, cc. 18, 24, 26, 30, 36, 67, 71, 103, 119; 367, Memoriale B della Comp. di Pisa, cc. 71, 102, 234, 292, 351, 400; 1383-86.

(81) A.D.P., n. 688, lett. Pisa-Firenze, da Bartolomeo degli Alberti, 19.9.1399.

(82) A.D.P., nn. 691, lett. Pisa-Firenze, dalla Comp. di Ricciardo degli Alberti, 24.12.1401; 376, Memoriale A della Comp. di Pisa, c. 140, 15.2.1402.

(83) A.D.P., n. 451, lett. Firenze-Pisa, di ignoto, 27.4.1385.

(84) A.D.P., n. 450, lett. Firenze-Pisa, da Giovanni di Filippo Alberti; n. 761, Fir.-Genova, da Pietro degli Alberti; n. 771, Fir.-Genova, da Calcidonio e Niccolò degli Alberti, 7.5.1398.

5. — Accennato alla figura dell'autore del documento ed all'ambito in cui questo è germinato, vado a penetrarlo: indugiando dapprima sui suoi tratti esteriori.

La lettera si distingue anzitutto in due settori: i primi dieci capoversi, che soltanto mi occuperanno, descrivono la piazza di Malaga; i rimanenti, cui ho fatto sommaria allusione e che trascurerò, riguardano i rapporti intercorsi fra Tucoio di Gennaio e la Compagnia Datini dalla quale quegli era stato licenziato.

Nella prima parte, a sua volta, accertiamo, da un lato, il movimento di esportazione ed importazione e, dall'altro, l'apparato fiscale. Del primo, occorre considerare separatamente le esportazioni, badando ai luoghi di provenienza delle merci: perché a quelle prodotte nella regione spagnola si affiancano numerose altre, confluenti dalla opposta sponda africana, che domandano al mercato di Malaga il tramite per il Mediterraneo centro-orientale e per il Mare del Nord.

Nei paragrafi successivi darò corso alla disamina di questo aspetto sostanziale della ricca lettera del Gennaio; qui mi limiterò a considerarne l'ordine formale.

Il contenuto di simile documento si è trasferito ad alimentare strumenti ulteriori per la funzione dell'operatore economico o si è esaurito in se stesso?

I dati qualitativi e quantitativi dei vari mercati, dopo lo studio iniziale, da parte del mercante, venivano fissati nelle « pratiche di mercatura »: delle quali costituivano la fonte primaria. Essi assestavano via via il manuale in corso, completandolo o aggiornandone i precedenti; se la piazza mittente non vi aveva ancora trovato posto, si accendeva un nuovo capitolo. Quando, poi, il codice devoluto a quello scopo si rivelava eccessivamente carico di aggiunte e di rettifiche, se ne redigeva altra copia.

Ogni azienda di qualche importanza si dotava della « pratica di mercatura »: costruendosela *ex-novo*, con la raccolta sistematica delle informazioni affidate alla corrispondenza; oppure provvedendosi mediante copiatura, di una preesistente, che, poi, si sviluppava, con le integrazioni e correzioni, nelle parti rinvianti ai luoghi di particolare inclinazione dell'azienda.

Se si raffrontano i paragrafi dal terzo all'ottavo di questa lettera, con le tre « pratiche » più accessibili, perché stampate — di Balducci Pegolot-

ti (85), di attribuzione a Lorenzo Chiarini (86) e di Giovanni di Antonio da Uzzano (87) — accertiamo come interi brani epistolari siano stati trasferiti in libri del genere, costituendone capitoli o capoversi.

Per le esportazioni la nostra lettera dice « di qui si trae molta seta ... » e per le importazioni « mètecisi spezierie ... »: l'Uzzano ha lasciato scritto, rispettivamente, « di Granata si trae cordovani ... »: e « mettevisi spezierie d'ogni ragione » (88); per i dazi: « paga di diritto ogni roba ... », nella nostra lettera, e « diritto di mercatantia che si paga in .. », nel Pegolotti (89), e così di seguito.

Talvolta veniva riprodotta compiutamente una parte di lettera: come avveniva per gli estratti-conto di minuziosa analisi di costi liquidati, principali ed accessori (90).

Non occorre insistere sulle esemplificazioni e si può far avanzare senza meno l'asserzione che la corrispondenza mercantesca costituisce la fonte predominante se non esclusiva, dei manuali che il mercante teneva sullo scrittoio per studiare i mercati, le misure e le monete, e gli ostacoli fiscali al fine di formulare previsioni più attendibili. L'altra fonte che si potrebbe aggiungere è la registrazione contabile; ma questa ha, a sua volta, l'origine, molto spesso, nella stessa lettera: quando le operazioni si sono svolte a distanza, un operatore trasmette all'altro l'estratto-conto, attraverso quella via.

Prima di addentrarmi nella materia del documento, dirò della moneta che vi è richiamata ad esprimere i valori. È questa la *dobra morisca* — secondo si legge in una lettera castigliana (91) — di 8 *tomini*, di 12 *denari* ciascuno (92). Tale moneta, espressa in fiorini d'oro di Firenze, vale fiorini

(85) F. Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, cit.

(86) *El libro di mercantantie et usanze de' Paesi*, a cura di Franco Borlandi, Torino 1936.

(87) G. Da Uzzano, *La pratica della mercatura*, in G. F. Pagnini del Ventura, *Della decima e delle altre gravezze, etc.*, t. IV, Lisbona e Lucca 1766.

(88) F. Balducci Pegolotti, *op. cit.*, p. 187.

(89) *Ibidem*, p. 226.

(90) Nell'Uzzano, vi è una « copia di conto di zucchero comprato in Palermo », tratta da un conto del genere, in cui al costo della città di partenza aderiscono tutti quelli sino a quando la merce venne resa franca nel magazzino di Venezia (*op. cit.*, pp. 195-196).

(91) « *Es por la moneda la dobla morisca* »: A.D.P., n. 794, lett. Siviglia-Genova, da Francisco Bernal, 3.9.1398.

(92) *El libro di mercantatie, ecc.*, cit., p. 85.

1 e soldi 6 (93); nei rapporti con Genova, lire 1.10.6 di genovini (94); nei rapporti con Valenza, lire 0.18.2, di barcellonesi (95).

In quanto alle misure, figurano soltanto il *cantaro* e il *ruotolo*.

Il primo è indubbiamente quello « barbaresco », cui si ricorreva anche a Valenza; di esso è data l'equivalenza in libbre di Genova (160) e di Valenza (144), che si avvicinano e coincidono, rispettivamente, con i dati offerti del manuale attribuito al Chiarini, trovandosi in quello 162-165 e 144 (96). Altri riferimenti nelle « pratiche » sono rarissimi, sfiorando appena il mercato di Malaga (97).

Circa il ruotolo, nulla vi è da aggiungere, trattandosi di un sottomultiplo (98).

È questo il contributo che la lettera offre al quadro dei sistemi di misura che ci siamo formati mediante le tre pratiche di mercatura riprodotte a stampa: questi dati si interpongono fra quelli inerenti a Siviglia, da una parte, e quelli concernenti Valenza, dall'altra.

6. — L'indagine sul mercato di Malaga sarà condotta cominciando con i beni di produzione della zona.

Fra di essi hanno notevole risalto la seta e lo zucchero.

(93) Difatti il PEGOLOTTI la ragguaglia a *bisanti* 6 1/2 di Tripoli, dei quali 5 equivalgono ad 1 fiorino d'oro (*op. cit.*, p. 136).

(94) Così, nella prima lettera che Tuccio spedì da Malaga: A.D.P., n. 1072, Mal.-Maiorca 2.11.1402.

(95) Secondo le quotazioni dei cambi, di cui alla lettera della nota precedente.

(96) *El libro di mercantatie, ecc.*, cit., p. 107.

(97) Nel PEGOLOTTI è ragguagliato il cantaro di Siviglia a libbre 162-165 di Genova (*op. cit.*, p. 222).

(98) Nel documento è offerto un altro legame con le misure di Genova, a proposito dell'oncia. Si può fare la verifica di questo collegamento attraverso un'applicazione della *regola catenaria*, cioè una serie di eguaglianze, congiunte dalla identità delle misure dell'antecedente di una di esse e del conseguente della precedente:

libbra di Genova 1 = 12 once di Genova
once di Genova 20 = 1 ruotolo di Malaga
ruotoli di Malaga 100 = 1 cantaro di Malaga
cantaro di Malaga 1 = 160 libbre di Malaga

Il prodotto degli antecedenti (2000) è approssimativamente eguale a quello dei conseguenti (1920); e l'approssimazione è assai maggiore considerando la parità di 165 (1980 = 12 × 165), che è data nelle pratiche di mercatura per il cantaro di Siviglia.

A) — L'avanzata profonda degli Arabi nel Mediterraneo ha diffuso ampiamente la coltura del baco da seta, portandola nelle due Penisole maggiori che vi si protendono (nella terza, la Grecia — a Patrasso, Corinto, ecc. — saranno i Bizantini ad introdurla).

La linea della seta nel Mediterraneo centro-occidentale, riproduce, infatti, quella degli addentramenti mussulmani: il limite di Nord-ovest della bachicoltura si è stabilizzato dalla Calabria alla Sicilia, al Regno di Granata (il confine dei domini arabi era spostato, è ovvio, ulteriormente; ma il suo profilo era simile). Soltanto a secolo XIV inoltrato, cominciano a manifestarsi produzioni in regioni assai più settentrionali ed isolate; ma, sino al '500, esse saranno molto rare.

Nel ricordare queste « oasi », darò la precedenza ad Andria, che deve avere sentito più fortemente l'influsso bizantino (diretto, attraverso i marinari-mercanti pugliesi, nonché i veneziani), che quello saraceno. Il Pegolotti, per la prima volta, presenta il nome di tale Città, a definizione di una qualità di seta (99); il suo commentatore — l'Evans — mostra dei dubbi sulla concidenza di questa Città con quella di Puglia e, in genere, sulla possibilità che colà abbia allignato la produzione della seta (100). Le carte Datini eliminano, molto verosimilmente, questa incertezza: nei giudizi, nelle quotazioni, che i testi pervenuti da Montpellier offrono con insistenza, apprendiamo che quivi « anche ci à buona condizione sete di Puglia » (101): la supposizione che in tale Regione sia stata Andria il centro di originaria affermazione, o almeno di primo piano, nell'epoca del Pegolotti, mi sembra fondata.

Si può dire, pertanto, che la linea della seta, a partire dai paesi che ne sono stati conquistati, da Est (cominciando, perciò, dall'Impero Bizantino), si svolga in questo modo: Corinto — Patrasso — Puglia (Andria) — Calabria (Provincia di Cosenza) — Sicilia (Provincia di Messina) — Maiorca (102) — Regno di Granata (questa Città, dapprincipio).

(99) F. Balducci Pegolotti, *op. cit.*, p. 298.

(100) *Ibidem*, p. 397.

(101) A.D.P., n. 532, lett. Montpellier-Pisa, da Simone di Giovanni, 3.3.1384.

(102) È la prima volta che accerto la presenza della seta in quest'Isola. La Compagnia Datini ne manda due matasse a Firenze « per provare che spacio v'avesse » (A.D.P., n. 666, lett. Maiorca-Firenze, dalla Comp. Datini, 10.4.1397). Nei libri contabili della stessa Compagnia risulta anche il centro di origine: « seta dell'Isola di Maiolicha de' luogho di Soglole », cioè *Soller*, da cui è spedita a

Oltre questo limite, quasi a sua elevazione o protuberanza nel segmento calabrese, si formò la qualità di Salerno, che è ricordata nelle stesse carte Datini (103) ed in altre (104).

Fra le zone isolate in cui attecchì il baco, oltre la Valdinievole, che non ha ancora documentazione attendibile per il secolo XIV e precedenti, acquistò grande rinomanza Modigliana. Tale città dava la sua impronta al dovizioso mercato di Bologna per questa materia (105), la quale, oltreché raggiungere tutti i centri industriali italiani — Lucca, con prevalenza, Firenze, Venezia e Genova — si « spacciava assai » a Montpellier (106).

Adiacente alla Romagna si produceva la seta « leale di Marca », di cui è talvolta precisato il centro cittadino di Fabriano (107). Non a caso, questa, con la Puglia a sud e la Romagna a nord, è una regione adriatica (qui il veicolo potrebbe esser stato il marinaio-mercante anconetano).

Le sete provenienti dai paesi posti sul « limite » e da quelli oltre, in direzione occidentale, qui ricordati, compaiono tutte a Montpellier — dove questo commercio aveva grande fervore —, in aggiunta alle copiose qualità delle Regioni comprese fra il Mar Nero, il Caspio, il Golfo Persico, il Mare di Levante e l'Egeo.

Mi contengo col riportare le qualità che figurano nelle carte Datini: canalua, del « Mare maggiore », talani, leggi, mattasella, cappelletto, sermontina, maremola, catanzoina, crociata, giudesca, coronella, patrassina, di Puglia, di Modigliana (« leale di Romagna »), di Fabriano (« leale di Marca »), calabrese, di Messina, spagnola (cioè, di Malaga e di Almeria) (108).

Montpellier (A.D.P., n. 1009, Libro grande C, c. 336t, 9.1.1397); altre esportazioni a Montpellier: A.D.P., n. 1009, cc. 345, 352, 353, 1397; n. 1013, Libro grande G, cc. 217, 235, 237, 1403-04; n. 1014, Libro grande A, cc. 158, 175, 1404. Comunque trattavasi di produzione ed esportazione molto limitata.

(103) A.D.P., n. 534, lett. Napoli-Pisa, da Manno d'Albizo, 26.11.1386.

(104) ARCHIVIO DI STATO DI PISA, *Archivio dell'Opera del Duomo*, n. 1323, Libro del Banco A della Comp. di Parazone Grasso, c. 134 sin., 1378.

(105) A.D.P., n. 643, lett. Bologna-Firenze, da Nello di ser Bartolomeo, 19.12.1392.

(106) Così nella lettera precedente. Cfr., inoltre A.D.P., n. 781, lett. Montpellier-Genova, da Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 12.6.1393.

(107) A.D.P., nn. 566, Libro mercanzie A della Comp. di Firenze, c. 53; 579, Memoriale A della Comp. di Firenze, cc. 87, 87t, 88, 91, 99, 6-29.7 e 11.9.1406.

(108) A.D.P., n. 532, lett. Montpellier-Pisa, da monna Duccia Ambrogi, 27.2.1391; n. 670, Montp.-Firenze, dalla Comp. di Bartolo di Bellozzo, 11.4.1391; n.

L'elenco è, dunque, assai più nutrito di quello offerto dal Pegolotti (109).

Stabiliti rapporti frequenti con la Spagna moresca, cominciò ad apparire nei mercati del Mediterraneo centrale la seta di Granata, che, nel Trecento, perse l'appellativo imperniato sul nome della città, per quello generico di « spagnolo » o quelli specifici « di Malaga » o « di Almeria », dalle località che più evidentemente si intromettevano nel suo commercio, quali basi principali dell'esportazione, ma anche, e soprattutto, perché in queste si era diffusa la produzione.

Alle sete del Regno di Granata è applicato indifferentemente il nome di « spagnole » o « di Malica » o « moresche », secondo le consuete fonti autentiche (110); sete, che, spesso, si confondono con quella di Almeria (111). È molto probabile che alle sete di questo gruppo sia stato applicato anche il nome di « gioianti »: perché in una lettera diretta a Valenza si parla di « seta gioiante che di costà ne suole venire » (112): e da Valenza, appunto, come si vedrà, si esportavano sete di Malaga ed Almeria.

E su Malaga raccoglierò adesso l'attenzione, tanto perché lo impone

781, Montp.-Genova, da Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 12.6 e 4.11.1393; n. 781, Montp.-Genova, dalla Comp. di Naddo Covoni, 1.10.1395; n. 710, Venezia-Firenze, da Zanobi di Taddeo, 9.3.1391; n. 797, Ven.-Genova, « valuta » 16.1.1398.

(109) Cfr. F. Balducci Pegolotti, *op. cit.* (specialmente l'indice *Commodities*), p. 430.

(110) Il documento, continuando con « come voi le chiamate », non lascia dubbi sulla *indifferenza* dei nomi; potendosi, perciò, escludere sicuramente la *pluralità* dei nomi e quindi la varietà di qualità (A.D.P.,, n. 885, lett. Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Antonio Quarti, 25.10.1409).

(111) Anche in questo caso il mercante usa indifferentemente il nome di tale Città e l'aggettivo « spagnola » (A.D.P., nn. 980, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Antonio Quarti, 23.3.1405; 576, Memoriale E della Comp. di Firenze, cc. 131, 274t, 307t, 406, 451, 505t; 505, Libro Mercanzie E della Comp. di Firenze, cc. 31, 62; 1395-98). In un caso è però fatta distinzione: in una « valuta » di Pisa (A.D.P., n. 1171, senza data) figurano le voci « seta ispangnola » e « seta Almeria », con sensibile divario di prezzo: f. 6 1/4-6 1/2 e f. 3 1/2-4 1/2 rispettivamente.

(112) A.D.P., n. 999, lett. Parigi-Valenza, dalla Comp. di Deo Ambrogi, 30.12.1398. Si tenga presente, altresì, che in tale passo della lettera è dichiarato il prezzo di 4 fiorini, il quale si avvicina ai 3 fiorini e 1/2, che, secondo quanto apparirà più avanti, risulterà essere il prezzo praticato per le sete « spagnole ». Ma vi è ancora un nome a Montpellier: le sete d'Almeria « si chiamano di Cilenti d'Almeria » (A.D.P., n. 894, lett. Montpellier-Barcellona, dalla Comp. di Naddo Covoni, 21.1.1395).

l'illustrazione del documento, quanto perché lo suggerisce la scarsezza di cognizioni, che si hanno al presente, in merito alla circolazione dei prodotti di tale città, così come di quelli di Almeria.

Comincio con l'esaminare la qualità di questo prodotto, avvisando il lettore che le considerazioni che a tale riguardo farò sono estendibili alla seta di Almeria (113).

La circostanza che nelle richieste di materia prima da parte dell'industria lucchese la seta di Malaga figuri con abbondanza fa pensare ad una qualità notevolmente superiore alla media: giacché Lucca, nonostante la crisi in questa sua tipica attività, ne deteneva ancora il primato nel pregio. Le attestazioni esplicite, confermano questa impressione: si scrive di « seta spagnola fina » (114), « di seta di Malica della migliore » (115), ecc.

Infine, col metro monetario, possiamo esprimere un giudizio sulla qualità, in funzione altresì delle sete di provenienze diverse. Fra i moltissimi prezzi che sono fissati nel carteggio e nei libri contabili della seta di qualsiasi località, ho dato la preferenza alle serie di più pronunciata omogeneità: a quelle che, per giunta, ne sintetizzano una pluralità: le quotazioni delle « valute » (116). Purtroppo non mi è stato dato di incontrare contemporaneamente i prezzi per molte qualità (117).

Fra i listini emessi da Genova troviamo i seguenti valori:

(113) Le differenze, quando insorgono sono trascurabili: per esempio, mentre nei porti tirrenici la seta da Malaga si presenta al costo di circa fior. 3 1/2, per quella di Almeria troviamo un prezzo di poco meno di f. 2 e soldi 18; ma quest'ultimo è espresso nella posizione del porto di partenza, ossia Valenza (A.D.P., n. 920, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 8.1.1401). In un altro caso scende sotto i f. 2 1/2, ma sempre a Valenza, sei anni avanti, A.D.P., n. 915, Val.-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 23.3.1395). Alla nota precedente è dato un altro prezzo per la seta di Almeria, ma quello è eccezionale. I prezzi offerti sono stati resi omogenei nella moneta e nell'unità di peso cui competono.

(114) A.D.P., n. 885, lett. Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Paolo Balbani, 25.8.1401.

(115) A.D.P., n. 856, lett. Bruges-Barcellona, da Tommaso Quarti e Niccolò Bernardini, 7.1.1409; n. 980, Brug.-Valenza, da Tommaso Quarti e Niccolò Bernardini, 7.2.1409.

(116) Si tratta dei listini dei prezzi, che nell'A.D.P. sono state raccolte in una filza apposita (n. 1171) e che, in numero ancor maggiore, si rinvengono allegate, nel carteggio, oppure, ricopiate, in registri.

(117) A Montpellier, dove si rinviene il più alto numero di queste, manca talvolta il prodotto di Malaga.

		7.3.1396	20.4.1396	6.6.1396	12.1.1398
1) seta tinta veneziana	lire	—	—	5.0	5.12
2) seta tinta di grana (da fregi)		—	—	7.10	8.10
3) leggi		3.0	3.5	2.15	2.18
4) talani		2.12/2.15	2.15	—	2.8/2.10
5) canalua		—	—	—	2.5
6) nera		—	—	3.15	—
7) *spagnola*		3.15	3.6	3.15	3.12/3.15
8) fine		5.15	—	—	—
9) fine da terzanelli		—	5.10	—	—[118]

Lasciamo da parte le sete lavorate e tinte e quelle « fini », di cui non si hanno particolari, e, alla nostra, affianchiamo quelle *leggi, talani* e *canalua,* tutte del Medio Oriente (119) (a sud-ovest del Mar Caspio): ebbene, la seta di Malaga le supera. Ma, con ciò, beninteso, non si vuole escludere che vi siano state delle sete più pregiate e che esse venivano dal Levante.

In quali empori si incontrava la seta spagnola?

Il documento, ovviamente limitato, ci indica soltanto Genova e la Fiandra; ma la limitazione è conseguenza della quantità della esportazione: dichiarandosene « molta », è da ritenere, appunto, che tali località ne fossero le maggiori acquirenti. Inoltre, si parla di Valenza. Quest'ultima era esclusivamente un mercato di smistamento, e non soltanto verso l'Oriente e cioè la Francia meridionale e l'Italia: ma anche verso il Mare del Nord. Ciò si spiega, per le difficoltà di trattare direttamente con Malaga ed Almeria, rientrando esse nel Regno dei Mori.

Valenza, adunque, è il grande mercato delle sete moresche: ed è laggiù che compagnie lucchesi, fiorentine e toscane in genere se ne provvedono copiosamente, con destinazione alle proprie industrie o per la vendita in paesi diversi: quali le Fiandre (con prosecuzione per Parigi e la Germania), Montpellier, Bologna, Venezia e la stessa Genova (120).

(118) A.D.P., n. 1171. I prezzi sono espressi in lire di genovini d'oro — corrispondenti ad un dipresso al fiorino di Firenze — per 1 libbra.

(119) Secondo l'EVANS esse provenivano rispettivamente da: Lahijan (a sud del Caspio), l'Azerbaigian e Karabagh (nella stessa regione) (F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *op. cit.*, p. 430).

120) A.D.P., n. 442, lett. Bruges-Pisa, da Antonio Quarti, 3.2.1402; n. 675, Pisa-Firenze, da Manno d'Albizo, 15.12.1386; n. 687, Pi.-Firenze, dalla Comp. Datini, 1.5.1395; n. 705, Valenza-Firenze, dalla Comp. Datini, 28.8.1396; n. 885, Lucca-Bar-

Ai rifornimenti di quest'ultima città attendono, naturalmente, in misura superiore, i suoi mercanti: e, in questa occasione, si ha il rapporto diretto, per essere i genovesi introdotti nel Regno di Granata meglio di ogni altro (ed è questa pure una ragione della surricordata limitazione posta dal documento) (121).

I genovesi, anche, diffondono la seta direttamente, oltreché a Valenza ed in porti di smistamento (Maiorca, al primo posto, seguita da Iviza, quando la prima è preclusa ai veneziani ed ai genovesi), a Montpellier, a Pisa; in più, nel senso contrario, verso la Fiandra (per tale paese, vale l'osservazione avanzata per Genova, in merito alla limitazione di cui sopra), favoriti come sono dai molti navigli che vanno nel Mare del Nord, con scalo a Malaga (122).

Anche i veneziani, facendo spesso tappa a Malaga — con le galee di Fiandra o con la navigazione libera — contribuiscono alle sportazioni

cellona, dalla Comp. di Paolo Balbani, 25.8.1401; n. 915, Valenza-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 23.3.1395; n. 916, Val.-Barcellona, dalla Comp. di Guido Caccini, 11.4.1396; n. 917, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 20.3.1398; n. 918, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 4.5.1398; n. 918, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 23 e 26.12.1398; n. 919, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 2.7.1399; n. 920, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 8.1.1401; n. 923, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 25.4.1405; n. 558, Libro grande E della Comp. di Firenze, cc. 220, 257, 287, 340, 347, 349, 352; n. 559, Libro grande F della Comp. di Firenze, cc. 20, 21; n. 565, cc. 31, 33, 46t, 53, 62, 74, 97t; n. 576, cc. 129, 131, 131t, 136, 160, 168t, 173, 179, 180t, 188t, 193t, 225t, 233t, 274t, 37t, 406, 426, 451, 473t, 469t, 497, 505, 505t, 507t, 524t; n. 577, Memoriale F della Comp. di Firenze, cc. 4t, 22t; n. 589, Quaderno ricevute di balle E della Comp. di Firenze, cc. 11, 33t, 2394-1408; n. 815, Memoriale B della Comp. di Barcellona, c. 94, 1396; n. 535, Libro grande A della Comp. di Valenza, cc. 202, 213, 214, 221; n. 936, Libro grande A della Comp. di Valenza, c. 245; n. 937, Libro nero della Comp. di Valenza, cc. 232, 241, 248, 249, 250, 286; n. 940, Memoriale B della Comp. di Valenza, cc. 18t, 19t, 82t, 95, 102, 104, 106t, 179, 190, 197, 274t, 278; n. 948, Quaderno di mercanzie B della Comp. di Valènza, cc. 46t, 56t, 60t, 1399-1412. Le date enunciate nelle citazioni dei libri contabili sono comuni a tutte le carte che le precedono, sino all'ultima espressa: e così per le altre note.

(121) A.D.P., n. 434, lett. Barcellona-Pisa, dalla Comp. Datini, 25.3.1395; n. 653, Genova-Firenze, dalla Comp. di Salvestro Pucci e Bruno di Francesco, 7.10.1390; n. 940, c. 195, 1400.

(122) A.D.P., n. 979, lett. Bruges-Valenza, da Giovanni Franceschi, 11.9.1398; n. 980, Brug.-Valenza, dalla Comp. di Alberto e Bernardo degli Alberti, 15.4.1401; n. 893, Malaga-Barcellona, da Tuccio di Gennaio, 14.12.1404; n. 664, Londra-Firenze, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 31.1.1405; n. 922, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 9.3.1405; n. 948, cc. 46t, 51t, 58t, 61t.

dirette: per i mercati fiamminghi, egualmente, e, di contro, per le due Isole di smistamento (da cui, importante, l'inoltro a Valenza ed a Montpellier, oltreché Pisa) e per Venezia (123).

Ad Ovest, pare che Cadice abbia esercitato la stessa funzione di Valenza — di porto avanzato —, seppure in scala assai ridotta: e ciò perché Cadice costituiva un approdo assai più frequentato di Malaga, nei viaggi Mediterraneo-Mare del Nord (124).

Per la loro qualità di scali più importanti, Valenza — specialmente, trattandosi di porto di smistamento (dalla Linguadoca a Venezia) — e Cadice erano collegate a Malaga — ed ad Almeria — da imbarcazioni costiere locali.

Così, fra Malaga e Valenza vi era una galeotta che faceva regolare servizo (125); similmente di Almeria, sempre con Valenza (126).

Sulla rotta di Valenza, anche un porto, minore, serviva allo smistamento della seta spagnola: esso era Alicante, favorito dalla pratica delle navi genovesi (ma anche veneziane, quasi esclusivamente le « galee ») nei viaggi Mare del Nord (o da Cadice o Siviglia)-Mediterraneo, quando non proseguivano per Valenza. Da Alicante era agevole l'inoltro verso il Nord e verso Maiorca, per l'ulteriore smistamento (127).

(123) A.D.P., n. 432, lett. Barcellona-Pisa, dalla Comp. Datini, 6.6.1393; n. 1082, Venezia-Maiorca, da Alessandro Borromei e Domenico d'Andrea, 7.4.1399; n. 853, Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 21.10.1399; n. 712, Venezia-Firenze, da Zanobi di Taddeo, 16.3.1400; n. 1072, Iviza-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 16.10.1400; n. 937, c. 259. Per questo caso, come per tutti gli altri, precedenti e seguenti, in cui si parla di circolazione, limito la citazione delle fonti ai « pezzi » più significativi: il lettore troverà ulteriori particolari nei settori del commercio e delle comunicazioni nel mio vol. *Aspetti della vita economica medievale*, cit.

(124) Così, nella nota di carico nella nave genovese di Luciano Squarciafico, figura seta imbarcata a Cadice per Genova (A.D.P., n. 652, lett. Genova-Firenze, dalla Comp. di Salvestro e Bruno Pucci, 19.2.1389): e, come vedesi, anche per Cadice si constata che questa merce compie a ritroso, per un tratto, il viaggio che l'aveva portata al luogo di smistamento (per Valenza, ciò accadeva quando la merce prendeva la via dell'Atlantico).

(125) « La galeotta di Malicha entrò stanotte: (porta) seta, ciera e altre cose » (A.D.P., n. 918, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 4.5.1398, 23.12.1398).

(126) « È venuta la galeota d'Almeria: pocha seta à portata » (A.D.P., n. 916, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. di Guido di Matteo Caccini — corrispondente degli Alberti —, 11.4.1396). « Sono venute le 2 ghaleotte d'Almeria: portano ciera e chuoia e da 6 quintali di seta » (A.D.P., n. 705, Val.-Firenze, dalla Comp. Datini, 28.8.1396).

(127) A.D.P., n. 962, lett. Alicante-Valenza, da Tuccio di Gennaio, 22.11.1399; n. 920, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 19.10.1400; n. 437, Barcellona-Pisa,

Dai mercati siti nella stessa Penisola di produzione, mi sposto a due altri di redistribuzione: Bruges, della quale si ha ricordo esplicito nel documento qui riprodotto, e Montpellier, già segnalata per la dovizia di qualità.

Le importazioni di Bruges, secondo i testi datiniani, appaiono abbastanza voluminose (128). Una parte proseguiva verso la trasformazione di industria, ossia alla volta di Parigi (129) e di Colonia, secondo quanto si può congetturare alla stregua della diffusione dei prodotti di questa città in Italia, in Provenza, in Catalogna ed altrove (130).

Uno dei mercati della seta — nonché dei prodotti serici più variati — era quello di Montpellier, nel quale s'incontravano linee fondamentali nella circolazione di quel bene. Una prima risaliva dalla Spagna, per la via di Valenza o Alicante o Maiorca, ma anche direttamente, sempre per mare (131), oppure per terra (132). Da lì si compiva lo smistamento su: Parigi, con prosecuzione, altresì, per Bruges e la Germania, secondo quanto

dalla Comp. di Antonio d'Alessandro, 22.10.1400; n. 889, Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 12.10.1400; n. 999, Montpellier-Valenza, dalla Comp. di Giovanni Franceschi, 6.11.1400; n. 962, Alic.-Valenza, da Marco, 17.10.1400; n. 922, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 22.11.1404.

(128) A.D.P., n. 980, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Alberto e Bernardo degli Alberti, 15.4.1401; n. 635, cc. 213, 214, 144-05; n. 940, cc. 104, 106t, 179, 182t, 1399-14002; n. 948 cc. 46t, 51t, 61t, 399-1402.

(129) A.D.P., n. 999, lett. Parigi-Valenza, dalla Comp. di Deo Ambrogi, 30.12. 1298; dalla Comp. di Salvestro Mannini, 6.2.1300. A Parigi la seta andava pure per la via terrestre meridionale: da Montpellier (A.D.P., n. 894, Montpellier-Parigi, dalla Comp. di Giovanni Franceschi, 12.2.1397).

(130) Si pensi che i lucchesi, per non perdere il primato almeno mercantile dei prodotti serici, importavano nella loro città broccati di Colonia, salvo a riesportarli (A.D.P., n. 885, lett. Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Lorenzo Trenta, 30.3.1403. Cfr., inoltre: A.D.P., n. 433, Barcellona-Pisa, da Simone Bellandi, 6.11.1394; n. 426, Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Bartolomeo Balbani, 18.12.1398; n. 923, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 18.4.1405).

(131) In un documento si legge: « la navetta di Spagnia era venuta in Agua Morta; chome v'abiamo detto, porta 60 casse di zucchero di Malicha e balle 11 di seta e ariento vivo, buona quantità, e chuoia e altre cose »; si aveva, perciò, un servizio diretto fra Malaga (e Almeria) e Aigues Mortes, che era il porto di Montpellier, simile a quelli visti di allacciamento a Valenza e Alicante, oltreché a quello, presunto, di Cadice (A.D.P., n. 781, lett. Montpellier-Genova, dalla Comp. di Deo Ambrogi, 4.11.1393).

(132) Da Barcellona a Montpellier la via terreste è abbastanza praticata per i beni dal valore medio in su: ma, talvolta, il viaggio terrestre comincia da Valenza (A.D.P., n. 923, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 25.4.1405).

è stato già messo in evidenza; la Germania, per la via di Ginevra; la pianura padana, per la via di Avigliana o Pinerolo, oppure Ginevra, facendo capo definitivamente a Milano (133), o proseguendo per Lucca e Pisa (134) e, da quest'ultima, verso Firenze (135); Genova (136), ove erano assorbite dall'industria locale, se non venivano inoltrate verso Milano ancora, o Motrone (per Lucca) o Pisa (ancora per Lucca, Firenze, ma anche restando in Pisa, per l'industria locale) (137); Pisa, per la Città, Lucca, Firenze (138). Secondo quanto si apprende in merito ad altre merci, è da indurre, poi, che dalle teste di linea di Milano e Firenze vi fosse la continuazione del viaggio verso le più recenti sedi dell'industria laniera di Bologna e di Venezia, per il che manca, però, la documentazione datiniana (139).

L'aspetto qui rappresentato del mercato serico di Montpellier si indentifica, pertanto, con la funzione d'importazione della seta spagnola e di redistribuzione, attraverso i rami che culminano in: Germania (via Parigi, Fiandre), Germania (via Avignone), Toscana (via terra, Milano), Toscana (via Genova o Savona), Toscana (via Pisa o Piombino o Talamone).

Le località dell'Italia settentrionale e della Toscana testè contemplate

(133) A.D.P., n. 627, lett. Avignone-Firenze, dalla Comp. Datini, 26.5.1395.

(134) A.D.P., n. 669, lett. Milano-Firenze, da Tommaso di ser Giovanni 9.2.1394 e 22.6.1396; n. 565, cc. 31, 33, 46t; n. 576, cc. 129, 131, 131t, 136, 160, 168t, 173, 179, 180t, 188t, 193t, 225t, 233t; n. 589, c. 11; 1395.

(135) A.D.P., n. 759, lett. Firenze-Genova, dalla Comp. Datini, 9.1.1394.

(136) Ma anche su Savona, specialmente per le operazioni comandate dai lucchesi — che erano di gran lunga preminenti, in fatto di commercio della seta — dato che essi avevano quivi compagnie e basi di armamento di navi (A.D.P., n. 665, lett. Lucca-Firenze, da Giovanni Cirioni, 9.4. 1402; n. 663, Genova-Firenze, dalla Comp. di Ardingo de' Ricci, 18.8.1403; n. 536, Parigi-Pisa, dalla Comp. di Salvestro Nardi e Gherardo Pacini, 22.3.1391). Per Genova, cfr. le « valute » parzialmente riprodotte e le altre, che trovansi in A.D.P., n. 1171.

(137) A.D.P., n. 915, lett. Valenza-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 23.3.1395; n. 442, Bruges-Pisa, da Antonio Quarti, 3.2.1402; n. 665, Lucca-Firenze, dalla Comp. di Bartolomeo Balbani, 18.9.1404.

(138) A.D.P., n. 675, lett. Pisa-Firenze, dalla Comp. Datini, 15.12.1386.

(139) La ragione principale di tale lacuna nei testi datiniani deve ricercarsi nella bassa domanda che in tali località avevano le sete di Malaga e affini e, di conseguenza, nel ricorso a vie più convenienti e tradizionali: il percorso integralmente marittimo, per Venezia (da cui lo smistamento su Bologna, per l'eccellente organizzazione dei servizi, era quanto mai agevole), tanto più che i navigli di stato o privati della Serenissima praticavano proprio i porti di Malaga e gli altri di redistribuzione.

venivano poi raggiunte con tragitto principalmente marittimo, staccantesi direttamente dai porti moreschi o da quelli di smistamento — fra cui, prevalentemente, Valenza —: gli scali di approdo sono i tre maggiori d'Italia, Genova, Pisa (surrogato da Motrone, Piombino o Talamone, a seconda dei momenti) e Venezia (140). Da quest'ultima, la seta, oltre a passare all'industria, scendeva verso Bologna e Firenze (141).

Nella enunciazione delle località cui si indirizzava la seta, sono emerse le piazze industriali, che la richiedevano per la sua trasformazione. Ho detto esplicitamente di Parigi e della Germania: adesso passo a considerare l'Italia, tentando di fornire degli elementi in merito al volume delle transazioni.

Venezia, invasa dalle sete orientali, prestava poca attenzione a quelle provenienti d'occidente. Similmente Bologna, la quale disponeva, in aggiunta, della materia della vicina Romagna, che era assai bene accolta dalle aziende industriali (142).

Anche a Milano si era diffusa l'arte della seta: il corrispondente datiniano ricorda un suo « amicho che fae lo mestiere de la seta » (143); ma le importazioni della materia spagnola sono molto esigue, tanto più che questa attività è appena all'inizio.

Genova e la Toscana — paesi tirrenici e che perciò tendono più sensibilmente verso occidente — sono i maggiori clienti di questa seta. La

(140) A.D.P., n. 675, lett. Pisa-Firenze, da Manno d'Albizo, 15.12.1386; n. 653, Genova-Firenze, dalla Comp. di Salvestro Pucci e Bruno di Francesco, 7.10.1390; n. 915, Valenza-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 23.3.1395; n. 434, Barcellona-Pisa, dalla Comp. Datini, 25.3.1395; n. 915, Val.-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 23.3.1395; n. 916, Val.-Barcellona, dalla Comp. di Guido di Matteo Caccini, 11.4.1396; n. 917, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 20.3.1398; n. 979, Bruges-Valenza dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 11.9.1398; n. 920, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 8.1.1401; n. 885, Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Paolo Balbani, 25.8.1401; n. 442, Bruges-Pisa, da Antonio Quarti, 3.2.1402; n. 558, cc. 220, 257, 287, 340, 347, 349, 352; n. 559, cc. 20, 21; n. 565, cc. 54, 62,, 74, 97t; n. 577, cc. 4t, 22t; n. 589, c. 33t, 1395-1397; n. 815, c. 94, 1396; n. 835, cc. 202, 221, 1404-05; n. 936, c. 245, 1408; n. 937, cc. 232, 241, 248, 249, 250, 259, 286, 1409-11; n. 940, cc. 18t, 82, 95, 102, 195, 197t, 274, 1400-03; n. 948, cc. 46t, 56t, 60t, 1400.

(141) A.D.P., n. 687, lett. Pisa-Firenze, dalla Comp. Datini, 1.5.1395; n. 948, c. 56t, 1400.

(142) A.D.P., n. 643, lett. Bologna-Firenze, da Nello di ser Bartolomeo, 19.12.1392.

(143) A.D.P., n. 669, lett. Milano-Firenze, da Giovanni da Pessano, 8.9.1401.

prima è stata sufficientemente ricordata in merito alla importazione; adesso preciserò che il consumo sul posto non era alto, dato che la manifattura relativa non era molto sviluppata.

È la Toscana il maggiore consumatore della seta di Malaga e, un po' meno, di quella d'Almeria.

Lucca — è vero — è discesa dalla posizione di monopolio ed è stata affiancata da concorrenti; ma essa ricopre sempre un ruolo assolutamente superiore come entità e qualità di produzione di drapperia serica (144).

I lucchesi, in questo periodo, si rivolgono insistentemente alla Spagna: e i numerosi testi, che rinviano al movimento della seta avente per obiettivo quella città, denunciano chiaramente una preferenza per quel prodotto (145).

L'Edler de Roover fa distinzione fra secolo XIV e XV e dice che, prima di quest'ultimo, « pochissima seta spagnola raggiungeva Lucca » (146). Dal breve elenco dei documenti più significati dato poc'anzi (147), appare che le date loro, eccettuata una, si raccolgono difatti tutte nel '400 (148): e ciò confermerebbe l'opinione della studiosa americana.

(144) Un fiorentino di Montpellier fa una sottile ed efficace distinzione fra la produzione di Lucca — che denomina « drapperia », appunto — e quella di Bologna, che chiama « teleria ». Con l'occasione è opportuno riportare i capitali che un setaiolo di là va ad investire in Italia, in prodotti serici: a Bologna, f. 1500 e a Lucca, f. 3000, sempre secondo quel mercante (A.D.P., n. 670 lett. Montpellier-Firenze, da Bartolomeo di Francesco, 1.1.1395).

(145) A.D.P., n. 919, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 22.7.1399; n. 854, Bruges-Barcellona, da Antonio Quarti, 11.7.1401, 10.2.1492; n. 885, Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Paolo Balbani, 25.8.1401; n. 1060, Brug.-Maiorca, da Antonio Quarti, 20.1.1402; n. 442, Brug.-Pisa, da Antonio Quarti, 3.2.1402; n. 665, Lu.-Firenze, dalla Comp. di Bartolomeo Balbani, 15.5 e 4.6.1402, 18.9.1404; n. 885, Lu.-Barcellona, da Antonio Quarti, 25.10.1409; n. 8596, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Tommaso Quarti e Niccolò Bernardini, 7.1.1409; n. 980, Brug.-Valenza, da Antonio Quarti, 3.8.1400, 11.7 e 28.8.1401, 21.1 e 10.2.1402, 23.3, 19.6, 1.7 e 3.12.1405, e 9.2.1409; n. 558, cc. 220, 257, 287, 340, 347, 349, 352; n. 559, cc. 20, 21; n. 565, cc. 54, 62, 97t; n. 576, cc. 274t, 307, 406, 426, 451, 473t, 496t, 497, 505, 505t, 507t, 524t; n. 577, cc. 4t, 22t; n. 589, c. 33t, 1395-1396; n. 940, c. 274t, 1403; n. 948, cc. 46t, 60t, 1400.

(146) F. Edler de Roover, *Lucchese Silks*, in « Ciba Review », n. 80 (1950), p. 2909.

(147) V. nota 145.

(148) Al carteggio Datini pervenuto da Lucca — che pare sia il solo considerato dall'Edler de Roover, secondo riferimenti fatti più avanti (*op. cit.*, p. 2913) — ho aggiunto il restante, con qualche libro contabile, come appare alla nota 145.

Dal documento più remoto, del 1399, risulta che la Compagnia Balbani — tra le più cospicue nell'arte serica — attende da tempo di essere rifornita abbondantemente di seta di Malaga, attraverso Valenza (149): pur riconoscendo che questa operazione ha dei precedenti, non si può fare indietreggiare eccessivamente la data di intensificazione delle importazioni da Malaga. Da allora, è indubitato che la materia di origine spagnola abbia assunto il predominio sul mercato lucchese, tanto è vero che qualche mercante si preoccupa di sapere « quanta se ne può ottenere l'anno » (150); altra volta si ingiunge di comprarne o barattarla con panni, « quante ne trovate ..., e mandate a Pisa » (151). Infine, da Lucca, si dichiara che « tutta la seta che viene, si è per esserne migliore mercato e pertanto noi ci confortiamo molto di farvene comperare » (152).

Non vi è dubbio che la seta di Malaga e spagnola in genere abbia fatto presa in Lucca nell'ultima parte del '300 e il consumo suo sia andato via via crescendo, raggiungendo elevati quantitativi.

Sarebbe interessante di stabilire se questo incremento di richiesta di seta spagnola abbia corrisposto ad un aumento generale della lavorazione. Trattasi di una indagine assai complessa, che non è opportuno svolgere in questa sede. Mi limiterò, tuttavia, a far presente, da fonti ineccepibili, che, attorno l'anno 1410, vi deve essere stato in Lucca un rialzo nella produzione: come spiegare, d'altronde, la costituzione di una nuova compagnia « per lavorare del mestieri della seta » ad iniziativa di Baldassare e Giovanni Guinigi (153) e che se ne ordini a Valenza « grande quantità » (154)?

(149) Ecco il testo: « venne ieri una bargia da Malicha; porta molte doble e chuoia e zuccheri e ciera. Tutte si può ragionare a l'usato. No' n'à portata seta, se non alquanta torta, secondo io sento; ma, per la prima fusta di remi che v'andrà, ne verà assai: e alora fornirò i Balbani per modo starà bene » (A.D.P., n. 919, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 22.7.1399).

(150) Così la Comp. Quarti, da Bruges, che baratta panni di Courtrai e di Wervicq, in Malaga, con seta, da destinare alla Compagnia di Andrea Cimachi e Bartolomeo Carincioni di Lucca (A.D.P., n. 854, lett. Bruges-Barcellona, 11.7 e 12.7.1401).

(151) I casi di baratti del genere sono numerosi (A.D.P., n. 980, lett. Bruges-Valenza, da Antonio Quarti, 3.8.1400, 28.8.1402; n. 1060, Brug.-Maiorca, da Antonio Quarti, 20.1.1402; n. 980, Brug.-Valenza, da Antonio Quarti, 21.1.1402).

(152) A.D.P., n. 885, lett. Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Antonio Quarti, 25.10.1409.

(153) A.D.P., n. 885, lett. Lucca-Barcellona, dalla Comp. di Baldassare e Giovanni Guinigi, 19.8.1409.

(154) A.D.P., n. 994, lett. Lucca-Valenza, dalla Comp. di Antonio Quarti, 14.2.1410.

È mia opinione che l'aumento nel consumo della seta moresca sia dovuto tanto al fatto che essa prendeva progressivamente il posto tenuto sul mercato dalle altre qualità, quanto ad un lieve incremento nella produzione. Ma questo doveva essere di breve durata, e verosimilmente dovuto al periodo di pace attraversato dalla città, dopo il 1400: le note, profonde cause della crisi (155) erano ormai ben radicate e l'avanzata di essa non poteva più essere contrastata.

Nella seconda metà del '300, l'arte serica, in Toscana, si era diffusa a Firenze (156) e, in misura minore, a Pisa (157), le quali pure faranno

(155) Cfr.: F. Edler de Roover, *op. cit.*, p. 2913; F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale*, cit.

(156) A.D.P., n. 759, lett. Firenze-Genova, dalla Comp. Datini, 9.1.1394; n. 687, Pisa-Firenze, dalla Comp. Datini, 1.5.1395; n. 935, cc. 202, 213, 221; n. 937, cc. 248, 286, 1404-11; n. 815, c. 94, 1395. Si moltiplicano i setaiuoli: Comp. di Bonaccorso Berardi (A.D.P., n. 652, lett. Genova-Firenze, da Francesco di Michele, 8, 17 e 22.10.1388; n. 1072, Marsiglia-Maiorca, da Cristofano Stefani, 22.1.1406; n. 557, Libro grande D della Comp. di Firenze, c. 266; n. 558, c. 51; n. 565, c. 90; n. 575, Memoriale D della Comp. di Firenze, c. 427 n. 584, Libro entrata e uscita E della Comp. di Firenze, c. 11, 1393-94; costui si provvede di seta «spagnola» sin dal 1393); Comp. di Tommaso di Francesco Antinori (A.D.P., n. 719, sue lett. Firenze-Bologna, dall'11.3 al 6.9.1401; n. 557, c. 291t; n. 558, c. 68t; n. 559, cc. 103t, 104; n. 576, c. 39t n. 57, cc. 2t, 104, 122, 215t; n. 578, Memoriale FF della Comp. di Firenze, cc. 11t, 17, 60, 1394-99); Comp. di Domenico di Francesco Corsi (A.D.P., n. 770, sue lett. Fir.-Genova, dal 30.3 al 17.11.1397; nn. 767, 769 771, Fir.-Genova, dal 21.3.1397 al 19.10.1398; n. 558, cc. 48, 118, 1394); Comp. di Taddeo di Paolo Tommasi (Archivio Fraternita dei Laici di Arezzo, *Benefattori*, n. 45, Libro debitori e creditori della Comp. di Lazzaro Bracci, c. 56, 1401; A.D.P., n. 557, c. 259; n. 558, c. 156t, 1393-94); Comp. di Benvenuto di Piero (A.D.P., n. 557, c. 262; n. 558, c. 48t, 1393-94); Michele di ser Parente (A.D.P., n. 558, c. 122; n. 599, Libro grande B dell'azienda indiv. di Firenze, c. 63, 1394-04); Niccolò del Barna (A.D.P., n. 557, c. 277; n. 558, cc. 58, 139, 1393-94); Marco di Matteo (A.D.P., n. 558, c. 143, 1395); Andrea del Benino (A.D.P., n. 557, c. 258; n. 558, c. 80, 1393-94); Comp. di Francesco di Piero Cesini (A.D.P., n. 559, cc. 30t, 31, 77t, 78, 1397-98); Comp. di Francesco di Francesco e Mariotto di Lodovico di Banco (A.F.L.A., *Benefattori*, n. 45, c. 56, 1401; A.D.P., n. 558, c. 353; n. 559, c. 31t; n. 576, c. 505t, 1396-98).

(157) A.D.P., n. 669, lett. Milano-Firenze, da Tommaso di Giovanni, 9.2.1394; n. 669, Mil.-Firenze, da Tommaso di Giovanni, 22.6.1395; n. 915, Valenza-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 23.3.1395; n. 936, c. 245; n. 937, cc. 232, 241, 249, 250, 1407-10. I setaioli appaiono numerosi sin dalla fine del '300: Comp. Ranieri di Guido da Calci (A.F.L.A., *Benefattori*, n. 45, cc. 37, 85, 1401; A.D.P., n. 367, cc. 19, 201, 222, 237, 264, 275, 276, 290, 291, 370, 1383-1401); Comp. di Guglielmo di Paganello

ricorso, con prevalenza, al prodotto spagnolo, che finirà con l'acquistare la supremazia nei relativi mercati.

Con leggero ritardo essa si espanderà anche ad Arezzo (158).

Alla stregua di quanto esposto, si possono formulare le seguenti conclusioni, in ordine al fattore territoriale ed a quello di tempo.

La seta di Malaga — prevalente su quella di Almeria per quantità e limitatamente per qualità — essendo di origine occidentale, trova campo di affermazione nell'Occidente: e l'Appennino stabilisce il confine nel Paese che ha avuto il primato occidentale nell'arte serica. Al settore mediterraneo dell'Occidente è adiacente, per questo riguardo, il settore del Mare del Nord, per il quale il confine è inevitabilmente posto dall'Elba, sì come esso demarca le zone gravitanti sul Mare del Nord e sul Baltico.

A Settentrione, la seta di Malaga affluisce più abbondantemente in virtù della apertura con regolarità, frequenza e copia di carichi, della via atlantica, la quale suscita e moltiplica il movimento soprattutto coi Paesi della Spagna meridionale, nei quali, per giunta, sono migliorate le condizioni di ammissione e di pratica, per via dei mutamenti nella intromissione mussulmana.

La intensificazione delle relazioni, nel senso inverso di tale via, cioè verso il Mediterraneo centrale (nonché orientale, per aspetti che qui non interessano) — il cui grado, tuttavia, è incomparabilmente minore, dato che i contatti di quest'ultima zona con la Spagna del sud erano stati più facili e numerosi da tempi più remoti, attraverso le basi avanzate delle Baleari, Pitiuse, Valenza, Alicante, Cartagena, ecc., allacciate con sicurezza al Mare

(A.F.L.A., *Benefattori*, n. 45, cc. 12, 13, 86, 1401; A.D.P., n. 376, c. 55, 1400-01); Giovanni di Matteo (A.D.P., n. 376, cc. 112, 120, 1401); Giovanni di Nieri (A.D.P., n. 376, c. 110, 1401); Matteo di Francesco (A.D.P., n. 376, c. 14, 1400); Nino di Bongiunta (A.F.L.A., *Benefattori*, n. 45, c. 24t, 1401); Niccolò di Iacopo (*Ibidem*, c. 107, 1401); Ventura del maestro Masseo (A.D.P., n. 376, cc. 11, 110, 119, 1400-01); Zanobi Bimbassi (A.D.P., n. 376, c. 99, 1400).

(158) Alcuni setaioli: Marco d'Agnolo (A.F.L.A., *Stanziamenti* dal 1506, n. 12, libro di lui, 1379 e segg.; *Benefattori*, n. 40, Memoriale della Comp. di Lazz. Bracci, c. 11t, 1392); Andrea di Simonello e Lazzaro Bracci (A.F.L.A., *Stanziamenti*, cc. 4t, 13, 19t, 1379); Francesco di Guido (*Idem*, c. 4, 1379); Giovanni di Geri (*Imidem*, cc. 1, 4, 14, 19t, 22, 1379); Agnolo di Giovanni (A.F.L.A., *Benefattori*, n. 45, c. 116, 1402; nn. 78, 79, 91, libri della sua azienda, 1417-33); Agnolo e Nofri di Giunta (A.F.L.A., *Benefattori*, n. 38, Memoriale della Comp. di Pisa di Lazz. Bracci, c. 8; n. 40, c. 11 t, 1390-92).

di Provenza, al Tirreno e persino all'Adriatico — ha condotto ad un enorme accrescimento degli scambi di qualsiasi merce, fra le due regioni.

L'identificazione in questo fenomeno — lo stabilimento di comunicazioni regolari fra il Mediterraneo e il Mare del Nord — di una delle cause più importanti nella diffusione della seta spagnola, ci consente di risolvere altresì il problema tempo: la seta di Malaga conquista in mercati dianzi precisati nella seconda parte del '300: quando, cioè, si apre la nuova via, che porterà al completamento del mondo.

Non si deve, tuttavia, dimenticare qualche elemento secondario: così, il lieve concorso offerto dalla contrazione del consumo di sete più pregiate (per la degradazione di qualità nella richiesta dei tessuti serici), che ha lasciato il posto a quelle spagnole, di qualità superiore alla media, ma non finissima: ed anche questo avvenimento cade nel cinquantennio finale del XIV secolo.

B) — Lo zucchero è l'altro bene di rilievo nelle esportazioni da Malaga. La sua produzione, a differenza di quella della seta, era esclusiva di tale città; in un solo caso, fra le centinaia di documentazioni datiniane, difatti, si parla di zucchero pervenuto d'Almeria; ma senza che la specificazione territoriale abbia connessione con l'origine. Analogamente, per il caso dello zucchero imbarcato ad Almuñécar, che è il porto ancora più vicino a Malaga. Per lo zucchero della Spagna meridionale non vi è quindi possibilità di confondere: esso è tratto integralmente dai canneti della regione di Malaga e in questa città è stabilito il mercato principale, se non unico.

I testi di qualsiasi sorta, come al solito — lettere, valute di merci, distinte di carichi di navi e scritture contabili — impiegati per ampliare le cognizioni attorno a questa merce, riportano allo schema delle correnti di distribuzione già ricostruite per la seta, con due varianti.

In primo luogo, badando all'indole del bene, che è dotato di una domanda assai più vasta e più frazionata, mentre la seta era destinata a pochi centri manifatturieri, osserviamo che le località di diffusione dello zucchero sono assai maggiori; ma, per brevità, conterrò la mie considerazioni ai mercati principali, dai quali si compie la distribuzione ai minori, cui talvolta accennerò.

In secondo luogo, nei riguardi dell'ambito occidentale che contraddistingue la diffusione di questi beni, per lo zucchero notiamo un concorrente in più, rispetto alla seta: un paese che emerge dal Mediterraneo centrale e

che contrasta con i produttori a ovest e a est, preponderantemente nella zona centrale, ma anche in direzione occidentale, giacché in questa si oppone minore resistenza.

Si tratta della Sicilia, dalla quale lo zucchero, soprattutto attraverso Pisa, nonché Genova, penetra in più parti dell'Italia centro-settentrionale: ma che non è sconosciuto alla Francia meridionale e che raggiunge persino il Mare del Nord.

Ecco, perciò, la tendenza generale nella circolazione dello zucchero malaghese: preclusogli il Mediterraneo orientale, dai prodotti pregiati e di vecchia reputazione del Levante (di Damasco, Tripoli, Cairo, Cipro, ecc.), risale l'Adriatico in via eccezionale, per completare l'assortimento della piazza di Venezia (159), e quivi si arresta la sua corsa; non manca negli itinerari — e quindi nelle loro molteplici tappe — che si sono stabiliti nella comunicazione regolare fra il Mare del Nord ed il Mediterraneo, nell'un senso e nell'altro, limitandosi in questo al tratto tirrenico, là dove si imbatte, appunto, nelle importazioni dalla Sicilia.

Se ricostruiamo il movimento dello zucchero, la carta geografica ci consente immediatamente di formare una graduatoria in funzione di due variabili, concomitantemente: la superficie delle zone di distribuzione e il raggio di distribuzione, a partire, beninteso, dal paese di produzione.

Lo zucchero di Levante — le cui correnti, che si saldano al Capo Matapan, fluiscono dai porti principali dell'odierna Turchia e dalla costa del mare di Levante, nonché dalle maggiori Isole Egee — ha un netto primato, essendo presente dappertutto e raggiungendo il Mare del Nord, con le altre qualità; segue il prodotto di Malaga, il quale si concentra nelle regioni che si affacciano al mare fra Valenza e la foce del Tevere; per ultimo, lo zucchero siciliano, che in quantitativi più elevati risale il Tirreno

(159) Ciò è dovuto al transito per Malaga della Muda di Fiandra che, come nel viaggio ascendente trasporta in Inghilterra e in Fiandra i beni di Malaga, nel senso contrario trae a Venezia quasi tutti i prodotti che vi sono disponibili, seppure per quantitativi modesti. Questa limitazione di quantità sul mercato di Venezia trova spiegazione con l'origine di quei prodotti: seta, zucchero e, poi — vedremo — grana, cera, ecc. sono prodotti trapiantati nella Spagna meridionale dagli Arabi — così come nell'antistante Barberia (e, perciò, nell'insieme, nell'ultimo lembo occidentale del Mediterraneo e nella prosecuzione atlantica iniziale) — di cui Venezia trovava più agevole e conveniente il rifornimento negli antichi luoghi di origine, nei quali, per giunta, avevasi maggiore assortimento e verso i quali la Serenissima aveva introduzioni più remote e più salde.

e, con colonne meno nutrite, raggiunge la Calabria e la Francia meridionale, figurando persino, come si è detto, a Bruges (160).

Diamo ora una scorsa ai mercati di prima categoria in cui figura lo zucchero di Malaga e dai quali esso prosegue nella sua diffusione.

Le « valute di mercanzie » — uno dei tanti documenti tipici dell'Archivio Datini e, *more solito*, presenti in gran numero (161) — di 11 piazze importanti contemplano sempre il prodotto di Malaga, con eccezione per Venezia, ove la presenza è garantita da altri documenti (162); le altre piazze sono: quelle del « triangolo del Mare del Nord » (Londra, Bruges e

(160) Cfr. la tavola nel mio lavoro *Aspetti della vita economica medievale*, cit.

(161) Di questi documenti, distraendoli dalla collezione delle lettere, alle quali il più delle volte erano allegati e nelle quali trovavano spiegazioni e chiarimenti, è stata formata, con le note di carico delle navi, una filza apposita (A.D.P. n. 1171); ma la collezione è assolutamente incompleta, dato che molti testi del genere sono rimasti uniti alle lettere cui si accompagnavano, queste ultime essendo state scorse solo in parte dai vari ordinatori dell'Archivio.

(162) Ho già ricordato come le esportazioni di questo bene fossero piuttosto rare e come esse avvenissero per il tramite della « Muda » ed altre navi provenienti dal Mare del Nord: così, per il 1400, leggiamo che le « galere de' viniziani ànno conprate a Malicha da 150 in 200 sacha di zuccheri » (A.D.P., n. 1072, lett. Iviza-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 16.10.1400). L'Heers, che ha condotto il suo studio, oltreché sulle note di carico, esclusivamente sulle valute della filza dianzi rammentata (che ne accoglie meno della metà), mette in risalto l'assenza della piazza di Venezia, « in tutto l'Occidente », in cui « è venduto lo zucchero di Malaga » (*Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, in « Archivio Storico Italiano », CXIII (1955), p. 193). Secondo lo stesso Autore, « lo zucchero di Sicilia non appare che nelle valute di Pisa » (*Ibidem*); ma, a parte il fatto che esso figura in tre valute di Genova (7.3.1396, aprile 1396, 12.1.1398, secondo lo stile moderno), occorre osservare che non è possibile trarre delle conclusioni da un ristretto gruppo di documenti, per giunta incompleto (ma ciò non è imputabile allo studioso), tanto più, quando il gruppo rientra in un Archivio addirittura colossale e che consente di conoscere integralmente la verità sul commercio nel Mediterraneo ed oltre. Del pari, è insufficiente qualsiasi altra raccolta particolare di quell'Archivio: così, la collana di lettere, ancorché ricca, pervenuta da un dato luogo, non basta a ricostruire la vita economica, o semplicemente suoi aspetti, nel luogo medesimo. Ad esempio, si legge « lo succhero (siciliano) ricorre di rado anche nelle lettere dei fattori in Palermo di Francesco di Marco Datini » (C. Trasselli, *Produzione e commercio dello zucchero in Sicilia dal XIII al XIX secolo*, in « Economia e Storia », II (1955), p. 334), mentre abbondanti notizie si possono trarre, in merito alla sua esportazione, dal carteggio di Bruges, di Montpellier, di Parigi, di Firenze, di Pisa, di Genova, di Valenza, di Maiorca, ecc., in maniera da ricostruire quasi completamente la rete delle esportazioni di questo prodotto, per circa un trentennio.

Parigi), quelle del « triangolo catalano » (Barcellona, Valenza e Maiorca), le due basi interne più importanti della Francia meridionale (Avignone e Montpellier) e quelle del « triangolo delle Repubbliche marinare italiane » (Genova e Pisa, avendo già detto di Venezia).

Come lo zucchero di Malaga, soltanto il « damaschino » è assente in una valuta: in quella di Londra, dove il prodotto di Levante è rappresentato esclusivamente dalla « polvere di Cipro ».

Il maggiore assortimento di zuccheri si rinviene negli elenchi di prezzi di Pisa e di Genova, in cui ciascuna serie, nel suo insieme, presenta otto qualità.

Per dare un'idea del pregio dei vari zuccheri, riproduco le quotazioni di quattro listini di Genova:

	7.3.96	Aprile 96	6.6.96	12.1.98
damaschino	lb. 36	36	40	34/36
bambilonio	lb. —	—	38	—
muchera	lb. —	—	—	—
muciatto	lb. —	—	33	—
mastico	lb. —	—	—	—
tripolino (di Soria)	lb. —	—	—	—
Malaga, di 1 cotta	lb. 23	—[164]	—	20/22
Malaga, di 2 cotte	lb. —	—[164]	27 1/2	25
Sicilia, di 1 cotta	lb. —[163]	—	—	18
Sicilia, di 2 cotte	lb. —	25	—	26[165]

È evidente come il gruppo degli zuccheri di Levante sia superiore, per qualità, agli altri due e quello di Malaga stia leggermente al di sopra del siciliano.

È da osservare che la migliore qualità di zucchero malaghese, qui rappresentata, è quella fondata sulle « 2 cotte ». Malaga, però, emetteva una terza qualità, di « 3 cotte », che figura solamente nei seguenti mercati, dei quali dò le quotazioni, congiuntamente a quelle delle altre qualità:

(163) In questa valuta figura la qualità, ma non il prezzo; così accade per qualche altro caso.

(164) La pagina è rotta in questo punto.

(165) A.D.P., n. 1171.

	Bruges	Parigi	Valenza	Barcellona	Avignone
damaschino	15	8.8 9.— 8.—	90/95	90 105/110 100	100/108 130 160
bambilonio	—	7.— 7.4	—	70 105	100/110 115 140
muchera	—	—	—	100 125 110	
muciatto	—	—	—	—	96 100 125
Malaga, di 3 cotte	15	7.— 7.6	85	70 88 80	94/100 115 120
Malaga, di 2 cotte	—	6.— 5.8 5.6	75	60 80 75	108 110
Malaga, di 1 cotta	—	4.6	63	55	100 92
	166	167	168	169	170

(166) A.D.P., n. 1171, « valuta di mercanzia » in Bruges, 8.7.1398 (copia in un Quadernetto della Comp. Datini di Genova). Le qualità sono espresse in grossi per una libbra.

(167) A.D.P., n. 1171, « valute di mercanzie », in Parigi 13.10.1395, 29.12.1395, 16.4.1396, 13.8.1398 (quest'ultima è copiata nel Quadernetto della Comp. di Genova). Le quotazioni sono a soldi di Parigi (16 soldi = 1 franco) per una libbra.

(168) A.D.P., n. 1171, « valuta di mercanzia » in Valenza, 10.12.1395. Le quotazioni sono in lire di barcellonesi, per una carica.

(169) A.D.P., n. 1171, tre « valute di mercanzie » in Barcellona, prive di data (senza dubbio questi documenti erano uniti alle lettere, regolarmente datate, dalle quali sono stati arbitrariamente — anzi, direi, barbaramente — dissociati; e dire che qualcuno temeva che il riordinamento dell'Archivio, da me curato negli ultimi anni, per l'approntamento della Mostra Internazionale che ad esso si intitola, e per renderlo effettivamente accessibile agli studiosi, portasse al suo « scompaginamento »!). Le quotazioni di Barcellona sono in lire di barcellonesi, per una carica.

(170) A.D.P., n. 1171, « valute di mercanzie » in Avignone, 21.11.1388, 3.8.?, 29.7.1394. Le quotazioni sono espresse in fiorini correnti (di 24 soldi provenzali), per una carica, di 3 quintali (300 libbre).

Riunendo questi ultimi dati coi precedenti, comprendiamo il divario nei prezzi fra lo zucchero di Levante e quello di Malaga, emerso dal listino di Genova; e più ancora, apprendiamo che Malaga è riuscita, alla fine del XIV secolo, a realizzare un prodotto che poteva competere con quelli levantini.

Rimarrebbero da accertare le ragioni dell'assenza della qualità « 3 cotte » nei mercati italiani. È probabile che al migliore zucchero di Malaga sia stato più agevole vincere la concorrenza degli zuccheri di Levante ad Occidente (sempre per prevalente azione dei nostri mercanti stabiliti nel Mare del Nord, in Catalogna, in Linguadoca ed in Provenza), che non in Italia (a Venezia massimamente, secondo i chiari elementi esposti), date le salde radici che essi avevano posto da noi; ove, tuttavia, sono ben accetti gli zuccheri di seconda e terza qualità, sconosciuti per l'addietro e che, poi, troveranno concorrenza nei prodotti siciliani.

In particolare dell'aumento del divario dei prezzi, quando si passa dal Mare del Nord ad Avignone, con l'intermezzo della Catalogna (i divarî sono: di zero, per Bruges; del 20 % del prezzo di Malaga, per Parigi (171); dell'8,82 %, in merito a Valenza (172); del 22,15 %, in merito a Barcellona e del 33,33 %, in merito ad Avignone), sposta il problema generale dell'affermazione dello zucchero di Malaga sul più vasto campo che va dal Mare del Nord alla Provenza. La serie di quelle percentuali — i cui elementi sono disposti nel senso inverso delle distanze dal Levante delle città alle quali sono pertinenti — rappresenta la profondità di penetrazione del nuovo prodotto e contemporaneamente l'opposizione, la resistenza che questa incontrerà negli zuccheri levantini: la reazione in Bruges è inconsi-

(171) Le considerazioni sono limitate allo zucchero damaschino ed a quello di Malaga di « 3 cotte ». Le differenze fra i prezzi loro sono computate sui rispettivi valori massimi, quando sono date più quotazioni. Le percentuali sono determinate riportando le differenze suddette alla quotazione attinente a Malaga. Ad esempio, per la piazza di Parigi, i massimi considerati sono: soldi 7.6, per Malaga, e soldi 9.0, per il « damaschino »; la differenza di un soldo e mezzo è il 20 %, perciò, del valore concernente Malaga. Se ci riferiamo ad un anno più tardo, rispetto a quello normalmente considerato per tutte le piazze (1395-96), ad esempio il 1398 (A.D.P., n. 999, lett. Parigi-Valenza, dalla Comp. di Deo Ambrogi, 30.12.1398), questo divario si riduce a soldi 08. (essendo le quotazioni 7.0 e 6.4), con una percentuale di 10.54; d'altronde, secondo la più recente delle valute considerate, il divario era sceso a soldi 1.0 (giacché i limiti erano, rispettivamente, 8 e 7) e il tasso a 14,28 %.

(172) Il prezzo dello zucchero « damaschino », essendo dato come oscillante, è stato assunto pari alla media aritmetica dei limiti delle oscillazioni medesime.

stente e lo zucchero malaghese si è messo alla pari con quello levantino; a Parigi, più agevolmente rifornita di beni del Levante attraverso il Rodano, lo zucchero di Malaga è tenuto a distanza, la domanda di esso non è ancora efficiente; nell'arco mediterraneo, assiduatamente battuto dai convogli diretti provenienti dall'Est, gli zuccheri levantini conservano posizioni ancora più alte: e soltanto a Valenza l'espressivo dato percentuale scende, perché questa base è investita più da vicino dell'influsso del Regno di Granata.

Ancora una constatazione si impone: che l'Occidente, anche in questo campo, è riuscito a svincolarsi dalla supremazia — o, vorrei, dire, monopolio — dei paesi di Levante e, quando verso le sue superfici estreme (come il Mare del Nord, che tanto deve interessarci) si stabiliscono collegamenti più frequenti e copiosi, esso sarà pronto a riversarvi i beni di sua creazione, i quali faranno presa su quei mercati, favoriti anche dalla circostanza che i prodotti di Levante vi giungevano con difficoltà e sopragravati da un fardello eccezionale di costi (si pensi al lungo tragitto terrestre della « via di Germania », se essi erano sbarcati a Venezia, o della « via rodaniana », se essi erano sbarcati a lato del delta di quel fiume, a Marsiglia o ad Aigues Mortes).

La comparsa dello zucchero di Malaga sui mercati di Occidente, con le sue tre qualità — di cui le due minori mai conosciute prima di allora, per l'esiguità del prezzo — ha inoltre il profondo significato della diffusione del consumo di questo bene, che era una volta prerogativa dei popoli più vicini al Medio Oriente e delle classi meno povere; ad esso si aggiungerà, ben presto, lo zucchero della Sicilia.

Quando — al trapasso dal secolo XIV al XV — il fascio di comunicazioni per la via di Gibilterra si sarà notevolmente incrementato, lo zucchero di Malaga si diffonde abbondantemente sui mercati del Mare del Nord e del bacino occidentale del Mediterraneo. A Montepellier, nel 1395, una

(173) A.D.P., n. 532, lett. Montpellier-Pisa, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 17.8.1395. Le esportazioni in questa località sono notevoli e spessissimo avvengono con navi genovesi provenienti dal Mare del Nord; cfr.: A.D.P., n. 532, lett. Montpellier-Pisa, da monna Duccia, 26.8.1389; n. 184, Montp.-Avignone, da monna Duccia, 17.1.1390; n. 781, Montp.-Genova, da Deo Ambrogi, 4.11.1393; n. 533, Montp.-Pisa, dalla Comp. di Zanobi Gaddi e Iacopo Ruspi, 15.11.1398; n. 899, Montp.-Barcellona, dalla Comp. di Antonio e Benedetto Bocci, 8.7.1401 (nave Francesco Vacca); n. 900, Montp.-Barcellona, dalla Comp. di Antonio e Benedetto Bocci, 26.6.1402 (n. F. Vacca); n. 900, Montp.-Barcellona, da Giovanni Franceschi, 26.6.1402 (n. F. Vacca); n. 903, Montp.-Barcellona, dalla Comp. di Lorenzo di Dinozzo, 27.7.147 (n. Pietro Centurione).

Compagnia fiorentina rileva che « zuccheri domaschini ci à pochi, e alsì ci ànno pochisima richiesta: per li asai di Malicha ci venghono » (173).

Montpellier era uno dei maggiori mercati dello zucchero di Malaga. Gli altri, egualmente di primo piano, e notevoli, altresì, per la distribuzione ultriore, sono gli stessi visti per la seta: e, cioè, Valenza e Maiorca (ma anche Alicante e Iviza), che sono i porti avanzati ad Est di Malaga; Cadice e Siviglia, che lo sono ad Ovest; Barcellona, col suo retroterra sino alla Navarra e le strade che portano in Linguadoca ed in Aquitania; il ricordato Montpellier, che serve più largamente quest'ultima regione e la zona rodaniana; Bruges, da cui il prodotto scende verso la Germania, Parigi e altrove; Genova e Pisa, sulle quali non è il caso mi ripeta.

Fra le piazze più significative che si aggiungono, è Londra: mercato di forte consumo, nonché di distribuzione nell'Isola.

La differenza, rispetto alla seta, sta, secondo il preannuncio datone, nella redistribuzione da tali mercati: tanto per essere più numerose le località destinatarie, quanto per essere più breve il raggio (174).

Tracciato lo schema della circolazione della seta, ci accorgiamo, adunque, che esso è valido a descrivere anche quella dello zucchero: in entrambi i casi, avendosi la primogenitura levantina e la seconda dall'opposto angolo mediterraneo (lo zucchero siciliano rafforza semplicemente le tinte pertinenti al Mediterraneo centro-occidentale); se, poi, raffrontiamo questo quadro a quelli di epoche antecedenti, rileviamo la tendenza generale delle sue linee verso Occidente: Gibilterra sembra fare da polo di attrazione di esse, le quali si flettono, raccogliendosi maggiormente nel bacino occidentale del Mare nostro e più avanti lambiscono ripetutamente la Penisola iberica.

(174) Lo zucchero, merce pesante, delicata e non eccessivamente ricca, non poteva sopportare, soprattutto per l'aspetto economico, trasporti terrestri su lunghe distanze: salvo l'eccezione di zuccheri più ricchi, che raramente andavano da Aigues Mortes a Bruges, lo zucchero non si addentrava mai così profondamente (per trasportarlo da Malaga a Parigi era più conveniente la via marittima sino a Bruges e la prosecuzione per terra). Ecco perché incontriamo lo zucchero nei porti minori o piccolissimi, che disimpegnano varie tappe dello smistamento verso l'interno, negli approdi, appunto, in cui le località destinatarie sono meno lontane dal mare. Tuttavia, un po' più avanti, quando il trasporto terrestre sarà divenuto più accessibile con l'espediente, economico, della discriminazione dei prezzi, lo zucchero, al pari di merci ancor più povere, sarà ammesso alla circolazione interna più approfondita: così, all'attraversamento della pianura padana e al superamento delle Alpi, verso la Provenza (cfr:. il più volte citato mio studio, nella parte dedicata alle *Comunicazioni*).

C) — Il terzo prodotto caratteristico di Malaga è rappresentato dalla « frutta », cioè l'uva passa e i fichi secchi, secondo il significato che a quel sostantivo era dato nelle relazioni fra i paesi produttori ed esportatori di Spagna e la Fiandra, che ne era il maggiore importatore (175).

Con la città moresca, emergeva in questo campo Alicante, sembra con maggiore sviluppo all'inizio del '400; la mèta delle sue esportazioni era soprattutto Bruges (176).

Anche Valenza si interessava a questo bene, almeno come centro di raccolta dai territori a meridione (sulla strada del Capo de la Nao ed all'interno): essa pure indirizzava la merce principalmente a Bruges (177).

Alla frutta andava in Fiandra dal Garbo — cioè dal Marocco — attraverso i porti della Spagna del Sud, mediterranea e atlantica (178).

(175) Il vocabolo *frutta*, nel Medioevo, ha il significato odierno; ma esso soffre di limitazioni, in connessione con il paese di produzione e quindi con i beni nei quali quest'ultima è specializzata. In centinaia di documenti che riguardano uva passa e fichi secchi, congiuntamente, di Malaga e di Alicante, è usato tale sostantivo per indicare esclusivamente « i fichi » e « l'uve ». Alcuni testi danno chiara la spiegazione: così in questa lettera: « Da Lucha (del Sera) non abiamo poi risposta sopra la frutta gli chiedemo per voi e loro. Non sò se là sarano fornite o nno. Sento quest'anno n'è buono mercato: e sonsi dato i fichi a s. 10 e l'uva a s. 12 (il) quintale » (A.D.P., n. 433, lett. Barcellona-Pisa, da Simone Bellandi, 17.10.1394). Sono esclusi esplicitamente altri generi di frutta, come i datteri (A.D.P., n. 1059, Bruges-Maiorca, da Guglielmo Barberi, 27.11.1397). Nel BALDUCCI PEGOLOTTI le limitazioni del significato della voce frutta sono differenti, in dipendenza di altri piazze: così, per Tunisi, si tratta di « nocelle e castagne »; per Salerno, di « nocelle », ecc.; poi vi è il significato lato, come abbiamo per la piazza di Venezia (*op. cit.*, pp. 132, 176, 141, rispett.). Il fattore dei Bardi, trattando poi del mercato di Bruges, menziona « fichi secchi e acini, cioè uve passe, ... come vengono di Spagna » (*op. cit.*, p. 238). Pertanto, in questo studio, attenendomi ai testi datiniani, mi avvarrò della parola *frutta* per indicare soltanto uva passa e fichi secchi.

(176) A.D.P., n. 962, lett. Alicante-Valenza, da Marco, 7.9.1400; n. 924, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 19.9.1407; n. 856, Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 16.12.1408; n. 856, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 15.7.1409; n. 980, Brug.-Valenza, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 15.7.1409; n. 856, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 23.12.1409; n. 856, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 30.1.1411.

(177) A.D.P., n. 753, lett. Bruges-Genova, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 12.12.1396; n. 979, Brug.-Valenza, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 1.5.1397; n. 852, Brug.-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 2.5.1397; n 853., Brug-.Barcellona, da Guglielmo Barberi, 10.5.1398 e 17.10.1399; n. 1060, Brug.-Maiorca, da Luigi Mannini e fratelli, 14.11.1399; n. 980, Brug.-Valenza, da Guglielmo Barberi, 2.6.1400. Una volta si parla di una « nave della frutta » da Valenza a Marsiglia, per Avignone (n. 705, Valenza-Firenze, dalla Comp. Datini, 19.3.1394).

(178) A.D.P., n. 980., lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 7.1.1409

Ma la frequenza maggiore e i quantitativi più elevati nel getto di frutta sul mercato brugese, spettano al prodotto di Malaga, che figura trasportato sempre da navi genovesi, e probabilmente sotto l'azione mercantile della stessa origine (179).

A quest'ultimo riguardo riporto l'attenzione del lettore sull'indicazione contenuta nel documento trascritto, circa la esclusività degli Spinola a esportare frutta dal Regno di Granata (180).

Anche la frutta sbarcata a Southampton, per Londra, era stata recata dalla nave genovese di Goffredo Spinola assieme a quella di Lorenzo Bandinella (181).

A Bruges la frutta suscitava molto interesse: ecco perché era stata predisposta una « nave della frutta » (182); ecco perché vi veniva organizzata una « tratta della frutta » (183); ecco perché un mercante locale — Guglielmo Barberi — si occupava intensamente di simili importazioni, servendosi precipuamente della Compagnia Datini di Valenza (egli poteva trattare direttamente soltanto la merce di Valenza e Alicante) (184) e acquistando sul luogo dai genovesi il prodotto di Malaga.

(179) A.D.P., n. 853, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 1.10.1399 (n. Lorenzo Bandinella); n. 980, Brug.-Valenza, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 4.10.1399 (n. L. Bandinella); n. 753, Brug.-Genova, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 13.10.1399 (n. L. Bandinella); n. 854, Brug-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 11.7.1401 (n. Urbano da Finale); n. 664, Londra-Firenze, dalla Comp. Orlandini e Vettori, 10.10.1402 (n. Novello Larcano); n. 1072, Malaga-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 2.11.1402 (2 nn. genovesi sconosciute); n. 664, Lo.-Firenze, dalla Comp. Orlandini e Vettori, 31.1.1405 (n. Goffredo Spinola); n. 855, Brug.-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 30.5.1405, 5.6.1405, 30.6.1405 (n. Imperiale Lomellino), 22.1.1406 (n. Francesco Vacca); n. 856, Brug.-Barcellona, dalla Comp. Giovanni Orlandini, 9.4.1410 (n. Goffredo Spinola).

(180) Che la esclusività riguardi soltanto la « panza e fichi » (cioè la frutta) non è da mettersi in dubbio, dato che lo zucchero era commerciato da qualsiasi operatore; tutt'al più in essa dovrebbero rientrare le mandorle, per le ragioni che chiarirò fra breve.

(181) A.D.P., n. 664, lett. Londra-Firenze, dalla Comp. Orlandini e Vettori, 31.1.1403.

(182) A.D.P., n. 853, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 10.5.1398.

(183) A.D.P., n. 1060, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. Luigi Mannini e fratelli, 14.11.1398.

(184) Cfr. le lettere di questo mercante e specialmente: A.D.P., nn. 852, 853, lett. Bruges-Barcellona, 2.5.1397, 10.5.1398 e 17.10.1399; n. 980, Barcellona-Valenza, 2.6.1400. Ed in genere le altre 120 lettere di lui, che vanno dal 24.4.1393 all'11.7.1401 (A.D.P., n. 442, Brug.-Pisa; n. 648, Brug.-Firenze; n. 753, Brug.-Genova; n. 852, 853, 854, Brug.-Barcellona; nn. 979, 980, Brug.-Valenza; nn. 1059, 1060, Brug.-Maiorca).

Questa frutta particolare — secca e di elevato potere zuccherino — aveva connessione con il mercato dello zucchero: i mercanti fiorentini all'accertamento della perdita di un forte carico di frutta, in viaggio verso lo Sluis, dichirano che lo zucchero sarà quotato meglio, vale a dire che il suo prezzo subirà un rialzo (185).

Dal litorale da Valenza a Malaga — segnatamente dai porti estremi e dall'intermedio di Alicante — adunque, fluiva un'abbondante produzione di frutta secca che s'indirizzava prevalentemente verso il Mare del Nord: a essa si aggiungeva quella marocchina, riprendendo il mare fra Malaga e Cadice. Nel periodo sotto esame (dal 1390 al 1410) il prodotto di Malaga, che ricadeva totalmente in mano genovese, si volge specialmente al Mare del Nord (186); quelli di Alicante e di Valenza sono meno rari nel Mediterraneo, in Provenza, a Genova, a Pisa ed eccezionalmente a Venezia (187).

L'Italia — l'Adriatico, Pisa e Genova — era raggiunta dall'uva passa di Levante; ma essa ne era anche produttrice, a Narni e nell'Isola di Pantelleria, con esportazione in Provenza (188). Quanto ai fichi secchi ricorderò come essi pervenissero all'Italia anche dalla Provenza (Marsiglia, Arles e Nîmes) (189) e dall'isola di Maiorca (centro principale: Pollenza) (190); in essa si aveva poi la produzione locale, come quella di Carmignano (Firenze) (191).

Anche per la « frutta » abbiamo incontrato i prodotti di Levante, che

(185) A.D.P., n. 856, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 16.2.1408.

(186) I casi delle esportazioni a Genova sono estremamente infrequenti; comunque pare avvengano solo su navi genovesi (A.D.P., n. 1171, carico della nave di Giuliano da Mare, Fiandra-Spagna-Genova, s.d.).

(187) Cfr. la parte dedicata al *Commercio*, nel mio studio più volte cit.

(188) A.D.P., n. 553, lett. Perugia-Pisa, dalla Comp. di Iacopo Cei alla Comp. di Lodovico di Guido e Andrea di Ambrogio, 31.2.1379; n. 426, Avignone-Pisa, dalla Comp. di Gherano Calvo e Nicc. di Bonaccorso, 22.9.1384; n. 525, Livorno-Pisa, da Franc. da Legoli, 13.12.1394.

(189) A.D.P., n. 531, lett. Marsiglia-Pisa, dalla Comp. di Salvestro Nardi, 14.1.1393; n. 779, Mars.-Genova da Antonio di Niccolò, 3.11.1394; n. 184, Milano-Avignone, da Tieri di Benci, 10.11.1385.

(190) A.D.P., n. 892, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 3.10.1408.

(191) A.D.P., n. 1087, lett. Firenze-Prato, dal Datini, 24.12.1399; n. 1111, Carmignano-Barcellona, da Stefano di Francesco, 16.2.1398.

sono copiosi e pregiati; ma la loro diffusione in Occidente non va oltre la Penisola italiana (192), nella quale non superano l'Appenino se non eccezionalmente: i popoli di Occidente provvedono da loro stessi a dotarsi di questi beni e a distribuirli abbondantemente nel Mare del Nord.

D) — Le mandorle malaghesi erano di secondaria importanza, per lo meno in fatto di volume di produzione. La circostanza che esse siano quotate soltanto sulla piazza di Genova (193) e che compaiano nel carico di una nave genovese e sbarcate nella stessa città (194), fa pensare che la loro esportazione sia rientrata nella concessione degli Spinola, i quali avrebbero ridotto a loro piacere la circolazione di questo bene, per altro limitata dalla esiguità della produzione.

Dalla fuggevole apparizione delle mandorle di Malaga nel listino dei prezzi di Genova, si ha modo di orientarsi sulla qualità di tale prodotto: la sua quotazione è alla pari di quella concernente le mandorle catalane (lb. 4.10 per centinaio di libbre) e supera di poco l'altra delle mandorle provenzali (lb. 4.0).

I paesi che dominavano nettamente su questo terreno erano il Valenciano (195) e la Provenza (196), i cui prodotti si incontrano in tutto il Mediterraneo centrale e occidentale e nel Mare del Nord.

In Italia si sono affermate da tempo le Puglie — i cui prodotti troviamo a Milano e Venezia (197) — le Marche — con esportazione in

(192) Una volta sono le galee di Fiandra a trasportare uva passa nel Mare del Nord (A.D.P., n. 1171, carico di tali navi, 19.3.1397).

(193) Assieme a quella di Provenza e di Catalogna: A.D.P., n. 1171, « valuta di mercanzia » in Genova 6.6.1396.

(194) Assieme a seta, zucchero, cuoia, cera, grana, ecc.: A.D.P., n. 653, lett. Genova-Firenze, dalla Comp. di Salvestro Pucci e Bruno di Francesco, 7.10.1390 (n. Arrigo Leccavela). È questa una delle tante note di carico estranee all'apposita filza, perché rimasta allegata alla relativa lettera, dalla quale trae abbondanti elementi chiarificatori.

(195) Soprattutto a sud del capoluogo, a Denia, Gandia e Javea (A.D.P., n. 915, lett. Valenza-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 24.1.1395; n. 919, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 22.10.1399; n. 921, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 20.10.1401).

(196) I centri maggiori sono: Aix-en-Provence, Marsiglia, Manosque, Pertuis (A.D.P., n. 779, lett. Marsiglia-Genova, da Antonio di Niccolò, 31.1.1394).

(197) A.D.P., n. 780, lett. Milano-Prato, da Tommaso di ser Giovanni, 25.2.1400; n. 780, Milano-Genova, da Giovanni da Pescina, 11.3.1400.

tutta l'Italia centrale e nel Nord (198) — e Siena (199); la Sicilia è allora all'inizio (200). Comunque, l'area di esportazione per le nostre regioni è limitata normalmente alla Penisola.

Attraverso una valuta di Venezia, in cui figura il termine Provenza comune al listino di Genova, possiamo estendere il giudizio di qualità ad altri paesi: ebbene, le mandorle pugliesi superano nettamente quelle marchigiane (ducati 37 contro 28, per migliaio di libbre) mentre quelle di Provenza sono valutate duc. 25 (201): dimodoché, mandorle di Malaga, di Valenza, di Provenza e delle Marche si equivalgono e quelle di Puglia le sovrastano per circa il 40 % del valore.

Le mandorle di Malaga sono da prendere in considerazione per l'apporto che danno al quadro qualitativo, essendo questo estremamente povero; ma esse contribuiscono in misura irrisoria all'entità delle transazioni.

Il commercio delle mandorle è molto sviluppato e gli intrecci maggiori delle operazioni ricadono nel bacino del Mediterraneo occidentale, con la derivazione nordica, divenuta abituale anche per questo prodotto, tanto più che esso è occidentale, e con la derivazione adriatica, là dove la corrente s'ingrossa notevolmente, per la confluenza dei prodotti delle regioni adriatiche, l'una del Sud e l'altra del Centro.

E) — I prodotti fin qui rammentati sono affetti sempre dal nome della loro origine di Malaga: segue adesso un bene di provenienza incerta. Trattasi dello zafferano, che il nostro testo accomuna alla seta, per il duplice riguardo dell'abbondanza della esportazione e della direzione di questa, che si identifica con gli estremi delle linee di navigazione genovesi facenti capo, appunto, a Malaga.

In tutte le carte Datini e le molte altre che ho avuto la ventura di esaminare in archivi diversi, compresi i due maggiori di Siviglia (*Archivo General de Indias* e *Archivo de Protocolos*), pur essendo questi leggermente più tardi rispetto al periodo qui considerato, non ho mai incontrato uno zafferano di Malaga; né mi è stato mai possibile riconoscerlo immediata-

(198) A.D.P., n. 537, lett. Perugia-Pisa, dalla Comp. di Berizio di Bonanno e Antonio Soldanieri, 24.11.1384; n. 546, Siena-Pisa, da Bindo Tucci, 7.12.1384.

(199) A.D.P., n. 546, lett. Siena-Pisa, da Bindo Tucci, 7.12.1384.

(200) A.D.P., n. 536, lett. Palermo-Pisa, da Gherardo Pacini, 31.8.1387.

(201) A.D.P., n. 797, lett. Venezia-Genova, da Zanobi Gaddi, 1.1.1388 (valuta in Venezia, allegata).

mente in una delle qualità sinora non interpretate: quali il *mercadiere* e il *berlinghieri* (o *belenghier*).

Nel recente studio del Petino, pur figurandovi vari centri di coltura dello zafferano, nulla è detto in merito a Malaga; ma, laddove si parla della diffusione della coltura stessa nei paesi sotto la dominazione araba — e, quindi, in Ispagna — sono ricordati — con Siviglia, Valenza e Guadalajara, Priego de Cordoba, Baeza, Ubeda e Baza (202), che si trovano nell'interno di Malaga, a 80 Km., il primo, e i rimanenti su un raggio doppio.

La prima e l'ultima di queste quattro Città appartennero al Regno di Granata e vi rientravano nell'età datiniana.

Resta da vedere se in tali centri la produzione era ancora attiva all'inizio del XIV secolo: non è azzardato il presumerlo, insieme, addirittura, ad una moltiplicazione di località, dato lo sviluppo della crococoltura in quell'epoca.

La lettera di Tuccio di Gennaio non lascia dubbi su una produzione abbondante di zafferano, che si incanala a Nord e ad Est, attraverso Malaga. Ammesso che i paesi di provenienza siano quelli testè enunciati, bisogna stabilire sotto quale nome esso si possa riconoscere nel commercio.

Le qualità di zafferano evidente nel solito intervallo di tempo (1390-1410) sono: toscano, marchigiano (compreso quello dell'Umbria orientale: Foligno, Spoleto, Norcia), lombardo (fra cui quello del Monferrato, e, cioè, piemontese, che, nell'epoca, è più copioso dell'autentico prodotto lombardo), abruzzese, « catalano » genericamente, orto (o, da Orta), mercadiere, belinghieri e « contado ».

Sui quattro tipi italiani non è il caso di indugiare, in questa sede, se non segnalando, di sfuggita, la graduatoria dei loro pregi, chiaramente stabilita dalle quotazioni nelle « valute di mercanzie »: il toscano era di gran lunga il migliore ed era avvicinato da quello lombardo e, più tardi, eguagliato da quello de L'Aquila; più indietro era il marchigiano, il cui valore stava pressoché alla pari con l'« orto », il quale serve da termine di paragone con i restanti prodotti, secondo quanto si vedrà. Gli zafferani nostrali, per la modestia della quantità — ed anche per gli alti prezzi — non potevano espandersi molto: li troviamo, oltreché nella Penisola, in Germania, in Provenza e ad Alessandria d'Egitto.

(202) A. Petino, *Lo zafferano nell'economia del medioevo*. Pubblicazioni della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Catania, ser. I, vol. I, anno accadem. 1950-51, p. 169.

L'interpretazione della qualità « contado » è incerta; piuttosto che ai dintorni della piazza in cui è quotato, penserei ad una ulteriore località iberica: come ammettere che, contemporaneamente, attorno a Montpellier, Avignone, Parigi, Bruges, come a Barcellona, Valenza, Maiorca, Pisa e Venezia, si producesse dello zafferano e che il suo pregio si stabilizzasse sempre al penultimo posto, precedendo solamente il mercadiere? (203). Di questa qualità non s'incontra menzione, tanto nello studio del Petino, quanto in quello del Ciasca (204).

L'appellativo di « catalano », figurando nei listini, quando mancano i tre successivi, è generico e comprende, perciò, i medesimi.

L'orto è il più noto e il più pregiato zafferano catalano. Il Petino usa il termine « ort », che definiva una qualità di tre provenienze diverse, cioè, lionese, aragonese e catalano e in un caso lo impiega genericamente per zafferano « spagnolo » (205).

Nel periodo datiniano, nella strabocchevole documentazione emessa da Avignone, Arles, Marsiglia, Montpellier, Aigues Mortes, ecc. (180 libri contabili ed oltre 14.000 lettere) non è mai menzionato lo zafferano lionese: il quale, pertanto, è da ritenersi leggermente più tardo.

Le carte della Catalogna e un po' tutte le altre, sempre dello stesso mercante pratese, consentono di delimitare la zona di produzione e di mercatura dello zafferano « orto ». Esso veniva coltivato nella ricchissima regione laniera del Maestrazgo e ancor più addentro: i centri esterni sono quelli di San Matteo (206), Traiguera (207), Morella (208) e Aliaga (209).

Il socio del Datini nella Compagnia di Valenza, Luca del Sera, si reca

(203) Il Petino parla di diffusione della coltivazione « in orti privati, un po' in ogni regione », citando l'esempio di Venezia (*op. cit.*, p. 179).

(204) R. Ciasca, *L'arte dei medici e speziali nella storia e nel commercio fiorentino dal secolo XII al XV*, in « Biblioteca Storica Toscana », IV, Firenze 1927, pp. 394-397.

(205) A. Petino, *op. cit.*, pp. 191, 193.

(206) A.D.P., n. 793, lett. San Matteo-Genova, da Michele Franco, 24.11.1393; n. 912, S. M.-Barcellona, da Leonardo Castelli, 9.11.1400.

(207) A.D.P., n. 1001, lett. San Matteo-Valenza, da Tuccio di Gennaio, 18.11.1397.

(208) A.D.P., n. 1001, lett. San Matteo-Valenza, da Michele Franco, 18.11.1393; n. 986, Firenze-Valenza, dai Consoli dell'Arte de' Medici, 29.7.1399; n. 661, Genova-Firenze, dalla Comp. Datini, 15.10.1399; n. 671, Peñiscola-Firenze, da Luca del Sera, 24.10.1399.

(209) A.D.P., n. 1001, lett. San Matteo-Valenza, da Tuccio di Gennaio, 22.3.1398.

di persona a fare gli acquisti, annunciando che va « in terra d'Orta » « e seguirò sopra il zaferano la comesione » (210). Da ciò si arguirebbe che era la regione ad avere questo nome, oppure che la qualità abbia avuto origine da Horta de San Juan, non lungi da essa e, dall'altra parte, dalla conclusione della grande ansa dell'Ebro. Che tale nome sia stato poi assunto ad indicare la qualità, si può sostenerlo con certezza, da molti brani di lettera: come quando, a proposito degli zafferani di Morella, si dice « che sono orto » (211) e così nella frase « zaferani de' più fini, cioè, orto » (212).

Gli elementi che riguardano le altre due qualità sono, invece, molto scarsi, secondo il preannuncio dato. Tali elementi, purtuttavia, consentono di stabilire una prima faccia del significato: la designazione della qualità. E tali qualità si coltivano nella stessa regione dell'Orta (213); ma ne è sconosciuto il paese di origine, verosimilmente tutt'uno con quelli di più abbondante produzione. Accettando l'affermazione del Petino, secondo la quale la Castiglia forniva « altre qualità scadenti » (214) e rammentando che, appunto, gli zafferani berlinghieri e mercadieri occupavano il terz'ultimo e ultimo gradino della scala dei pregi di tale bene, propenderei per l'attribuzione delle qualità stesse ai prodotti che metteva in circolazione il mercato di Malaga.

È molto probabile che il « belinghieri » sia tutt'uno con il « balaguer », cui fa cenno il Petino, ponendolo, con l'« ort », nel gruppo dello zafferano spagnolo o dandolo presente nei Paesi Bassi (215). E forse è lo stesso che *brunickel* e *belegir*, che erano da considerarsi, secondo Paumgartner il Vecchio, « manipolati e cattivi » (216).

Del *mercadiere*, o termine approssimato, nulla appare nello studio del Petino: a meno che esso non debba identificarsi con la qualità *march*,

(210) A.D.P., n. 919, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 17.10.1399; n. 671, Peñiscola-Firenze, da Luca del Sera, 24.10.1399.

(211) A.D.P., n. 637, lett. Barcellona-Firenze, dalla Comp. Datini, 15.10.1399.

(212) A.D.P., n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 3.1.1397.

(213) In una lettera, in cui si parla della raccolta e vendita di zafferano in Morella, dopo aver considerato il tipo Orta, si informa che « se n'è cominciato a coglie(re) » e « vendutosi là marchadiere, s. 27 e in 28, e belaghiere, 32 » (A.D.P., n. 637, lett. Barcellona-Firenze, dalla Comp. Datini, 15.10.1399).

(214) A. Petino, *op. cit.*, p. 194.

(215) A. Petino, *op. cit.*, pp. 191, 193.

(216) A. Petino, *op. cit.*, p. 194.

secondo la lettura degli Autori tedeschi (217), che denoterebbe invece « il marchigiano » (218).

Mi pare di poter concludere, avvalendomi del documento che ci fa apprendere la larga diffusione del Mare del Nord e nel Mediterraneo occidentale dello zafferano di Malaga e tenendo presente che le qualità belinghiere e mercadiere compaiono in tali regioni, che siano state proprio queste due qualità ad informare la produzione malaghese, le quali tuttavia non erano esclusive del Regno di Granata.

Il nome di Malaga, come punto di partenza della esportazione, non sarebbe ricorso nelle molteplici lettere e poste contabili, perché erano i catalani ad avere in mano il commercio dello zafferano della Penisola iberica (219): ed erano, infatti, Barcellona e Valenza (per un numero infinitamente minore di operazioni anche Maiorca) i mercati dai quali lo zafferano puntava verso l'Italia e la Francia meridionale, nonché per i mari settentrionali e frequentemente per la via rodaniana (220).

Lo zafferano è un altro prodotto dell'Occidente — e questo, prevalentemente occidentale — che fa capo per misure apprezzabili alla regione di Malaga e che scorre con disinvoltura sull'allacciamento Mediterraneo-Mare del Nord. Non a caso la produzione copiosa e la diffusione ampia di questo bene si fondano su una qualità inferiore alla media: la generalizzazione del consumo ammette, appunto, beni di pregio modesto: per giunta, in quell'epoca, in cui si è avuta una degradazione nei bisogni e, quindi, nella qualità dei beni destinati a soddisfarli.

F) — Il documento ha presentato tutti i prodotti della regione di Malaga, tacendone uno soltanto: la pece, che, proveniva, però, anche dalla vicina Andalusia.

(217) L'abbreviatura di mercadiere o marcadiere è stata realizzata spesso, per troncamento, con *merch* o *march* o *marc*.

(218) A. Petino, *op. cit.*, p. 190.

(219) Così, a Venezia, sono i catalani a portare direttamente, talvolta, il prodotto, in tutte e tre le qualità (A.D.P., n. 709, lett. Venezia-Firenze, da Zanobi Gaddi, 23.12.1388).

(220) La via terrestre (per Barcellona, Montpellier, Parigi) per Bruges era praticata spesso, trattandosi di merce ricca (A.D.P., n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 3.1.1397; n. 905, Parigi-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 16.9.1404 (arr.); n. 894, Montpellier-Barcellona, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, s.d.).

Di questo bene, molto richiesto dalla industria navale, abbiamo notizia in trasporti diretti a Genova (221) e a Venezia (222).

Ma, trattasi di una merce secondaria fra quante ne offriva la piazza di Malaga.

7. — Con i prodotti locali, eran disponibili sul mercato malaghese vari beni della Barberia: il che è una caratteristica di tutti gli empori portuali compresi fra Siviglia e Valenza: Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa Maria, Cadice, Malaga, Almuñécar, Almeria, Cartagena, Alicante, Denia, Gandia e, in più, i capoluoghi delle isole di Maiorca, Minorca e Iviza. I porti più rilevanti nel traffico svolgentesi attorno alla Penisola, erano naturalmente quelli meglio riforniti, per alimentare una cospicua riesportazione.

Il più importante era Palma di Maiorca, sul quale si riservavano tutti i beni che la Barberia produceva, da tutti i porti attraverso i quali essa era solita emetterli: e cioè da Alcudia (vicino alla Melilla odierna), Honaïne, Nemours, Orano, Mostaganem, Ténès, Cherchel, Algeri, Taksebt (l'antica Tedelis, presso Dellys), Bougie, Djidjelli, Collo, Bona; ma anche più a Occidente, dai « porti del Garbo » atlantici, Rabat e Salé (223) (il porto del Garbo sul Mediterraneo era Alcudia); e ancora da Tunisi, per quanto genovesi, pisani e veneziani, essendo ammessi a praticare questa base, potevano evitare le intermediazioni, così come avveniva per la Provenza.

Dopo Maiorca — che si può dire il porto avanzato della Barberia e perciò il mercato meglio dotato di prodotti barbareschi — erano Siviglia, Cadice, Malaga ed Alicante gli approdi più frequentati dalle navi provenienti dalla Barberia; Valenza era fornita ancor più abbondantemente di tali beni, ma essi vi confluivano non immediatamente, sebbene per tramite di Maiorca, dai porti minori di Denia e Gandia, nonché dai porti maggiori.

(221) A.D.P., n. 1171, carico della nave di Pietro di Lorenzo, Spagna-Genova, 26.4.1383.

(222) A.D.P., n. 1072, lett. Iviza-Maiorca, da Giovanni di Gennaio, 6 e 20.4.1403.

(223) Anche quivi si trovavano operatori economici fiorentini. Nella stessa lettera, che lo ricorda, si precisa che « di verso Sibilia vi si va più spesso » con chiara allusione al maggiore addensamento delle relazioni di Salé con i porti spagnoli oltre lo stretto di Gibilterra e cioè anch'essi atlantici (A.D.P., n. 1060, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 2.6.1400).

I prodotti barbareschi erano di grande interesse per i nostri paesi: grano (che però veniva consumato quasi totalmente nelle Baleari e in Catalogna, senza escludere l'esportazione a Pisa e Genova e persino in Sicilia), orzo; lane (di basso pregio), grana (di ogni qualità); lacca, cuoia e pelli (di qualsiasi tipo); cera, datteri, agrumi, lino, bestiame vivo, penne di struzzo, vernice in grana (detta « glaza »), perle.

La produzione più rilevante, a parte i cereali, è quella segnalata dalla lettera pubblicata: il cuoiame, in prima linea, la grana e la cera.

a) — Cuoia e pelli di ogni sorta (da Orano, Mostaganem, Ténès, Cherchel, Algeri, Taksebt, Djidjelli, Collo, Bona ed Alcudia), con la intermediazione consueta, raggiungono in forti quantitativi i paesi tirrenici, e anche Venezia, dai quali penetrano all'interno, insistentemente richiesti da qualsiasi popolazione, per il largo impiego che potevano avere (224). E Pisa era di gran lunga il mercato più importante di cuoia, dato lo sviluppo che vi aveva raggiunto la conceria e in genere la lavorazione di tali materie, oltreché per la riesportazione a Firenze, dove la domanda era pure molto alta (225).

Di contro la piazza intermediaria, in cui Pisa, Genova, Venezia e altri porti attingono più copiosamente, è Maiorca, seguita da Valenza; ma, Genova, che dispone di frequenti comunicazioni dirette con gli scali della Spagna meridionale, ricorre abbastanza spesso e abbondantemente anche a quest'ultima.

Sulla piazza di Malaga, le cuoia, tuttavia, non sono soltanto di

(224) Per particolari sulla produzione e commercio di questi beni, cfr. l'apposito capitolo del settore *Commercio* del mio volume, cit.

(225) La conoscenza sicura di questo aspetto — come di ogni altro — della piazza di Pisa, si ottiene dallo studio del carteggio Datini e più ancora dei libri contabili della Comp. Datini quivi stabilita (cfr., soprattutto, A.D.P., nn. dal 357 al 377) e dei libri contabili della Comp. Bracci, pure quivi stabilita (A.F.L.A., nn. 38, 40, 41, 42, 43); cfr., inoltre, i libri contabili e gli studi su di essi condotti: A. S. di Pisa, *Arch. dell'Opera del Duomo*, n. 1285, Memoriale di Bartolomeo di Tingo, 1384-88 (trascritto in: G. Garzelli, *Apporto alla conoscenza del mercato delle pelli e delle cuoia della Pisa trecentesca, mediante la studio dell'azienda del mercante-cuoiaio Bartol. di Tingo*, tesi di laurea, Università di Pisa 1952); n. 1280, Libro di dare e avere di Lorenzo di Filippo da Capraia, 1453-61 (trascritto in: R. Ricciardi, *Un'interessante figura di merciaio e cuoiaio del contado fiorentino, nella seconda metà del sec. XV: Lorenzo di Filippo da Capraia*, tesi di laurea, Università di Pisa 1951).

provenienza barbaresca: a parte il fatto che, proprio alle sue spalle, Granata produceva cuoia che troviamo persino sul mercato di Barcellona (226), vi era l'Andalusia che dava « le migliori del mondo » (227), e le quali si incontravano pure a Malaga, sotto la denominazione generica di « spagnole » (228). Pertanto accanto al cuoiame barbaresco, in Malaga era ottenibile quello « moresco e quello spagnolo », senza dimenticare il cuoiame di Lisbona, egualmente molto apprezzato (229); e forse non vi mancavano anche i prodotti delle Canarie, di cui abbiamo notizia attraverso i documenti di Barcellona (230).

Altre cuoia « spagnole » prendevano imbarco ad Almeria (231); di esse si ha menzione diretta anche in esportazioni da Malaga (232).

b) — « Tutto il mondo domanda grana » rilevava da Maiorca il socio e direttore della Comp. Datini, Cristofano di Bartolo da Barberino di Mugello (233): ed effettivamente le varie industrie tessili, sparse dovunque (comprese le forme artigianali), tingevano i loro manufatti tanto di sovente con la cocciniglia. Se ne produceva in tutto il Mediterraneo, nella sua parte meridionale: essendo il limite stabilito dal 41° parallelo o giù di lì (prendo per riferimento l'Albania che dava la grana detta di « Cimarra »), facendo eccezione soltanto la Provenza. Nella Penisola iberica, la troviamo a Lisbona e più particolarmente a Sintra, da cui andava soprattutto in Inghilterra e nella Fiandra e Brabante (234); a Siviglia, da cui pure s'imbarcava con prevalenza verso i grandi centri drappieri d'Inghilterra e

(226) A.D.P., n. 432, lett. Barcellona-Pisa, dalla Comp. di Leonardo Sassetti, 8.1.1393.

(227) Così è detto delle cuoia di Siviglia (A.D.P., n. 431, lett. Barcellona-Pisa, dalla Comp. di Antonio di Guccio, 9.2.1394).

(228) Si fa nettamente distinzione fra « cuoia di Spagna », « cuoia di Granata », « cuoia di Barberia » (A.D.P., n. 432, lett. Barcellona-Pisa, dalla Comp. di Leonardo Sassetti, 8.1.1393).

(229) A.D.P., n. 522, lett. Lisbona-Pisa, da Bartolomeo di Iacopo Manni, 16.8.1399; n. 921, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 2.5.1401.

(230) A.D.P., n. 432, lett. Barcellona-Pisa, dalla Comp. Datini, 22.3.1394.

(231) A.D.P., n. 918, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 26.12.1398.

(232) A.D.P., n. 918, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 23.12.1398.

(233) A.D.P., n. 887, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 17.7.1397.

(234) A.D.P., n. 753, lett. Bruges-Genova, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 27.9.1399; n. 1060, Brug.-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 19.7.1399; n. 885, Londra-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 27.8.1404.

dei Paesi Bassi (235); a Murcia, di netta tendenza mediterranea (236) e nella vicina Orihuela (237); a Valenza, con larga diffusione, in tutti i paesi, per qualsiasi strada (238). In più si ha la consueta denominazione generica di « spagnola » o « di Spagna », sotto la quale la grana figura in quasi tutte le valute di mercanzia: trattasi indubbiamente della grana sivigliana (239), anche questa dilaga verso tutti i centri lanieri o i grandi mercati, fra cui la stessa Venezia, che pure accoglieva direttamente i pregiati prodotti dei paesi di sua remota introduzione (240).

Nell'angolo opposto al vertice di Gibilterra, la produzione era abbondantissima, anche se scadente, come, del resto, la lana ed altri beni: da Rabat (241) a Bougie (242), ogni nave che salpa da Barberia accoglie nelle stive grane delle immediate vicinanze di quei porti (dai quali prendono nome) o dall'interno. Il porto graniero che predomina è Orano (243), sul quale convergeva il migliore prodotto, quello di Canestrello, verosimilmente l'odierna Canastel, immediatamente ad Est di Orano o forse Kri-

(235) A.D.P., n. 1060, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 19.7.1399.

(236) A.D.P., n. 653, lett. Genova-Firenze, dalla Comp. di Salvestro Pucci e Bruno di Francesco; n. 1009, c. 370, 1397.

(237) A.D.P., n. 888, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 1.6.1398; n. 937, c. 235, 1410.

(238) A.D.P., n. 980, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 21.7.1399; n. 1075, Parigi-Maiorca, dalla Comp. di Giovanni Franceschi, 19.9.1399. Ma confrontare soprattutto i libri della Comp. Datini di Valenza e di Maiorca (A.D.P., n. 933, Libro grande A, cc. 307, 316, 375, 398, 410, 411, 1396-99; n. 935, cc. 202, 208, 212, 220, 246, 1404-06; n. 936, cc. 206, 210, 211, 212, 213, 242, 244, 246, 248, 249, 1406-08; n. 940, cc. 5, 52t, 134, 138, 189, 255, 1399-03; n. 1009, cc. 370, 413, 1397; n. 1010, Libro grande D, cc. 364, 404, 468, 475, 1398-99; n. 1011, Libro grande E, cc. 307, 318, 1400-01; n. 1012, Libro grande F, c. 303, 1402; n. 1013, Libro grande G, cc. 182, 183, 1402-04; n. 1014, Libro grande A, c. 152, 1404); ed inoltre le valute di mercanzia di Londra, Bruges, Parigi, Venezia, Genova, Pisa, Montpellier, Avignone, Barcellona, Maiorca (A.D.P., n. 1171).

(239) Difatti nei listini in cui figura la qualità di Siviglia, non compare mai la suddetta denominazione generica (così in quella di Londra e di Bruges).

(240) A.D.P., n. 709, lett. Venezia-Firenze, da Zanobi Gaddi, 15.4 e 7.5.1388; n. 710, Ven.-Firenze, dalla Comp. di Bindo Piaciti, 10.12.1394.

(241) A.D.P., n. 1171, « valuta di mercanzia » in Maiorca, 10.8.1395; n. 1009, c. 270 (esportazione a Pisa tramite Maiorca), 1396.

(242) A.D.P., n. 1010, c. 443, 1399.

(243) Sull'importanza di questo mercato, cfr. A.D.P., n. 428, lett. Avignone-Pisa, dalla Comp. di Simone da Sancasciano e Niccolò Raù, 20.7.1388.

stel (244). A Mostaganem, scendeva la produzione di Ripolo, l'odierna Rivoli (245); un'altra qualità è quella d'Alcudia (246).

In Provenza, la produzione è accentrata a *Valverde*, *Villamanna*, Martigues e ad Aix-en-Provence (247); i suoi frutti, come per la grana barbaresca, s'incontrano dappertutto.

Si passa quindi al Levante, i cui principali produttori sono Corinto, Creta e Cimara (248) (l'esatto nome è « grana settina e cimara », Chimara in Albania) (249).

Come vedesi, le carte Datini, di portata davvero universale, elevano di molto l'esiguo numero di qualità di grana (appena sette), contemplate nella « Pratica di mercatura » del Pegolotti (250).

Secondo i giudizi dati espressamente dai mercanti e le quotazioni ripetute in più « valute », la graduatoria di pregio delle grane si articola in questo modo: Corinto, Creta, Cimara, Provenza, Valenza, « Spagna », Barberia (251).

La grana merce ricca, andava dal Mediterraneo al Mare del Nord, di frequente anche per la via terrestre: e non solo percorrendo la vecchia via stabilita dall'attrazione delle Fiere di Champagne, la « via rodaniana », ma, imboccando questa dopo aver seguito la costa da Valenza e facendo capo a Montpellier (252). Parigi era un mercato notevolissimo e la grana vi era

(244) A.D.P., n. 1009, c. 265, 1396.

(245) A.D.P., n. 772, lett. Firenze-Genova, dalla Comp. Datini, 13.11.1398.

(246) Cfr. i libri contabili, A.D.P., n. 1010, cc. 450, 490; n. 1011, c. 329; n. 1013, c. 103, 1399-1402.

(247) A.D.P., n. 184, lett. Montpellier-Avignone, da monna Duccia, 15.9.1384; n. 678, Pisa-Firenze, dalla Comp. Datini, 28.1.1389; n. 764, Firenze-Genova, dalla Comp. Datini, 6.11.1395.

(248) A.D.P., n. 710, lett. Venezia-Firenze, da Bindo Piaciti, 10.12.1394; n. 1171, valute di mercanzie in Venezia, Genova, Pisa.

(249) Così in F. Balducci Pegolotti, *op. cit.*, Glossario di A. Evans, p. 399.

(250) F. Balducci Pegolotti, *op. cit.*, p. 297.

(251) Cfr. le « valute » più volte citate delle 11 piazze principali (A.D.P., n. 1171).

(252) A.D.P., n. 999, lett. Montpellier-Valenza, da Giovanni Franceschi, 1396; n. 1074, Montp.-Maiorca, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 1.3 e 24.4.1397, 8.4.1398, 11.3.1399; n. 980, Bruges-Valenza, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 21.7.1399; n. 1075, Parigi-Maiorca, dalla Comp. di Deo Ambrogi, 19.9.1399 (arr.); n. 999, Montp.-Valenza, da Giovanni Franceschi, 1.7. e 29.11.1397, 20.1.1403 (arr.).

trattata abbondantemente alla fiera di Landit (253). Da lì, avveniva lo smistamento, verso la Normandia, così a Rouen (254), poi in Inghilterra, più spesso per la via di Bruges (255) e quindi nella Fiandra e Brabante (256).

Da Avignone, la grana valicava le Alpi e scendeva nella pianura padana; similmente superava gli Appennini, nei due sensi, a seconda della sua origine orientale od occidentale (257).

Sulla piazza di Pisa — il più ricco emporio laniero — troviamo il maggiore assortimento di grana e il più alto volume, fra quello che vi viene consumato e quello redistribuito alla Toscana e Umbria e Marche, nonché alla pianura padana: la constatazione non poteva essere differente, riconoscendo il retroterra che Pisa si era formato alla conclusione del secolo XIV e in particolare il carattere di dotatissimo mercato specializzato nelle materie prime principali e in quelle sussidiarie dell'arte della lana (così come, del resto, esso primeggia nella esportazione ultramarina dei prodotti dell'industria medesima). Seguono Genova e Venezia; mentre fra le piazze interne il distacco di Firenze e di Parigi è netto; con la differenza che la prima è piazza di consumo e la seconda è precipuamente di transito.

Osservando le vie della grana, ci accorgiamo che il relativo diagramma ripete i tratti essenziali di un altro bene: lo zucchero, la cui produzione era

(253) A.D.P., n. 904, lett. Parigi-Barcellona, dalla Comp. Salvestro Mannini, 2.7.1398; n. 1075, Par.-Maiorca, da Salvestro di Monaldo, 24.1.1402; n. 933, c. 410; n. 1009, cc. 351, 420; n. 1010, cc. 319, 335, 364, 422; n. 1011, c. 308; 1397-1400.

(254) A.D.P., n. 904, lett. Parigi-Barcellona, dalla Comp. di Salvestro Mannini, 10.3.1400.

(255) A.D.P., n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 19.1.1398; n. 980, Brug.-Valenza, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 21.7.1399.

(256) A.D.P., n. 1075, lett. Parigi-Maiorca, da Deo Ambrogi, 11.5.1397; n. 933, c. 306; n. 935, cc. 218, 243; n. 1009, cc. 351, 353, 356; n. 1010, cc. 305, 311, 322; n. 1011, c. 337; n. 1017, Libro grande D della Comp. di Maiorca, c. 163; 1397-1410.

(257) A.D.P., n. 709, lett. Venezia-Firenze, da Zanobi Gaddi, 15.4.1388; n. 653, Genova-Firenze, dalla Comp. di Salvestro Pucci e Bruno di Francesco, 7.10.1390; n. 764, Firenze-Genova, dalla Comp. Datini, 22.5.395 (arr.); n. 772, Fir.-Genova, dalla Comp. Datini, 13.11.1398; n. 933, cc. 410, 443; n. 935, cc. 205, 243, 244; n. 940, cc. 190, 193, 194t, 196t, 207, 209, 262t, 275, 278t; n. 1009, cc. 343, 345, 356, 357, 370; n. 1010, cc. 310, 311, 323, 332, 335, 357, 364, 384, 391, 393, 422, 434, 437, 438, 454, 459, 461, 484, 487, 491; n. 1011, cc. 325, 330, 447, 470, 498; n. 1012, cc. 269, 270, 278; n. 1013, cc. 183, 190, 194, 200, 250; n. 1014, cc. 162, 191; n. 1016, Libro grande C, c. 127; n. 1017, cc. 107, 111; 1397-1409.

accentrata ad Est (paese di origine ed emittente il prodotto più pregiato) e ad Ovest (il paese che ha conosciuto la coltura e la lavorazione degli Arabi), interponendosi un paese centrale, che è l'ultimo ad esservisi dedicato; i prodotti dell'Est prevalgono sino all'Appennino e gli altri nel bacino opposto del Mediterraneo e nel Mare del Nord il cui allacciamento diretto è conquista occidentale; il prodotto del centro circola nelle zone centrali, ma si spinge, raggiungendolo ben presto, nel nuovo campo di azione. Le sole differenze poggiano su questi termini: la pluralità dei luoghi di produzione in ciascuno dei tre ambiti; la inversione di posto fra l'ovest e il centro, in fatto di qualità; l'assenza quasi totale del prodotto di Levante, appena lasciati i lidi tirrenici.

Malaga, che la descrizione sin qui abbozzata delle correnti di alcune merci ha ubicato in uno dei punti vitali della distensione dei traffici mediterranei, era un mercato abbastanza vivace per la grana, anche se essa non la traeva dal suo territorio, ma da nord-est e molta da nord-ovest, da sud-est e da nord-est.

c) — Fra gli altri prodotti barbaresco-« spagnoli » (con il consueto lato significato di quest'ultimo aggettivo) disponibili a Malaga si rinviene la cera.

Osservati i luoghi di produzione di questo bene, le vie da esso percorse e l'entità dei carichi, si costruisce un quadro del tutto simile a quello schematizzato per la grana. Anche qui, cera di Lisbona (258), di Siviglia (259) e « spagnola » (260); barbaresca (pure dal Marocco — fra cui il Garbo e Safi — e da tutti i porti algerini, nonché della Tunisia) (261), di

(258) A.D.P., n. 522, lett. Lisbona-Pisa, da Bartolomeo Manni, 5.6.1399.

(259) A.D.P., n. 184, lett. Marsiglia-Avignone, da Simone del maestro Francesco, 2.5.1397; n. 1060, Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 12.12.1400.

(260) A.D.P., n. 184, lett. Marsiglia-Avignone, da Simone del maestro Francesco, 2.5.1397; n. 1060, Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 12.12.1400; n. 917, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 20.3.1398; n. 918, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 4.5.1398; n. 703, Roma-Firenze, dalla Comp. di Giuliano e Pigello Portinari, 24.10.1400 (arr.).

(261) A.D.P., n. 1044, lett. Alcudia di Barberia-Maiorca, da Giovanni di Bartolo, 13.6.1401; Antonio di ser Pietro, 1.5.1402; n. 433, Barcellona-Pisa, dalla Comp. Datini, 30.10.1394; n. 437, Barc.-Pisa, dalla Comp. Datini, 30.8.1400; n. 444, Firenze-Pisa, da Niccolò dell'Ammannato, 5.10.1383 (arr.); n. 886, Maiorca-Barcellona, da Ambrogio di ser Lorenzo, 23.12.1394; n. 935, cc. 215, 224, 242, 257, 260; n. 936,

Levante (di « Romania » — fra cui Negroponte —, di Ragusa, « Zagora » e da più lontano ancora: la cera affluita alla Tana e a Caffa) (262); la zona centrale è questa volta rappresentata dalla Germania — che esporta per via mare da Bruges (263) o per via terra a Venezia (264) — e dalla Corsica, per quantitativi trascurabili (265).

I prodotti levantini sono superiori; ma, in questo caso, con minore distacco: la cera barbaresca segue da vicino la spagnola, che rivaleggia con quella di Romania, superata dalla « raugia » e « zagora » (266).

Le vie terrestri — tranne quelle insopprimibili, quando si debba raggiungere un paese addentrato — sono meno praticate: non tanto per la minore ricchezza della merce, quanto per il più ridotto volume delle transazioni e per la velocità minore di circolazione del bene, in connessione con il grado di urgenza e inderogabilità del consumo del bene stesso (267). Comunque, la cera è sbarcata in tutti i porti e penetra in tutte le località, con un volume di carichi minore — ho già detto —, con una velocità di

cc. 195, 220; n. 937, cc. 214, 247, 275, 284; n. 1009, cc. 342, 352, 400; n. 1010, cc. 318, 322, 329, 330, 365, 369, 409, 443, 454, 466, 486; n. 1011, cc. 341, 353, 358, 359, 360, 369, 371, 372, 406, 453, 463, 472, 481, 514, 516, 520, 522; n. 1012, cc. 283t, 316; n. 1013, cc. 201, 207, 225, 234, 245; n. 1014, cc. 176, 203; n. 1016, cc. 111, 113, 116, 143; n. 1017, cc. 114, 151; 1397-1411.

(262) A.D.P., n. 709, lett. Venezia-Firenze, dalla Comp. di Antonio Alamanni e Iacopo di Tedaldo, 3.3.1388; n. 712, Ven.-Firenze, dalla Comp. di Inghilese di Inghilese, 13.4.1398; n. 797, Ven.-Genova, da Zanobi di Taddeo, 12.11.1394; n. 522, Livorno-Pisa, dalla Comp. di Niccolò Pellieri, 19.11.1384; n. 653, Genova-Firenze, dalla Comp. Datini, 11.12.1390; n. 1171, « valuta di mercanzia » in Venezia, 20.2.1395.

(263) A.D.P., n. 853, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Alberto e Bernardo degli Alberti, 6.9 e 30.4.1399.

(264) A.D.P., n. 709, lett. Venezia-Firenze, dalla Comp. di Antonio Almanni e Iacopo di Tedaldo, 26 e 30.5.1388.

(265) A.D.P., n. 754, lett. Calvi-Genova, da Andrea di Iacopo di Vanni, 1.10.1397.

(266) Cfr. le valute di mercanzie delle 11 piazze cit. (A.D.P., n. 1171). Nel 1383 le quotazioni a Firenze erano le seguenti: « barbaresca, spagniuola, Tunisi: f. 12 1/2 in 12 3/4, a 2 mesi; Ragugia, Romania, zavorra: f. 13 1/4 in 13 1/2, a deto termine » (A.D.P., n. 444, lett. Firenze-Pisa, da Niccolò dell'Ammannato, 11.7.1383).

(267) Ho incontrato tante volte richieste urgenti, oltreché della materia principale, di grana, di allume, ecc., per le pressanti esigenze dell'industria laniera: in quei frangenti, non si badava all'aggravio dei costi tra le due vie: talvolta si mettevano in viaggio propri fattori (così dalle Fiandre si richiedono sollecite forniture in Catalogna: e non si può attendere il passaggio di navi a Barcellona a Valenza o, peggio ancora, andarle ad incontrare a Maiorca o Alicante o Malaga, nel loro viaggio verso

circolazione ridotta. I tratti profondi del movimento si distribuiscono, rispetto ai rituali tre colori di Est, Centro ed Ovest, alla maniera riscontrata per la grana e quindi per lo zucchero: nel settore occidentale-mediterraneo e nel Mare del Nord è il prodotto occidentale a predominare; quello orientale si addensa maggiormente nell'altro bacino e riesce a contrastare il dilagare del primo nell'ambito suo proprio; il prodotto centrale non ha ancora acquistato forza di espansione, ma, comunque, scende lungo la Penisola nostra, almeno sino a Firenze, ed è presente sulle banchine dello Sluis (Bruges).

Malaga raccoglie, attraverso l'imbuto che vi grava dal Nord e quello che vi grava dal Sud, e smista — secondo le norme — verso Fiandra e Inghilterra, da una parte, e l'arco Valenza-Pisa, dall'altra.

In una funzione analoga, ma dai volumi contratti — come per tutte le altre merci barbaresche, d'altronde — si schiera Almeria.

8. — Esaminata la serie dei prodotti, propri e barbareschi, che Malaga offre al forestiero e il sistema di circolazione, nel quale i prodotti stessi si inseriscono, andiamo a vedere quelli che la città domanda per il consumo suo e per inoltrarli immediatamente alle sue spalle e davanti, sulle sponde africane.

Di questi beni si formano due categorie — com'è fatto, dal resto, nel documento, nei paragrafi VII e VI con X — due categorie altamente omogenee che si ripetono in tutti i paesi: trattandosi, rispettivamente, delle spezie e dei panni di lana.

a) — Le spezie autentiche — eccettuando, cioè, lo zafferano, lo zucchero, la carta, ecc. e lasciando, quindi, il pepe, lo zenzero, la cannella, i garofani, i « fusti » (di garofano), la mace, la noce moscata — sono esclusivamente prodotti orientali e pertanto le correnti di circolazione loro — le « vie delle spezie » — hanno sempre la stessa tendenza, da Oriente ad Occidente: riunitesi esse all'inizio del Mar Ionio — confluendovi dai mercati di afflusso delle carovane di Tana, Kertsch, Caffa, Trebisonda, Costantinopoli, Aleppo, Damasco, Tripoli di Soria, Beirut, Giaffa, la Mecca, il Cairo, Alessandria, ecc. — si ramificano per risalire l'Adriatico, il Tirreno, il Mare delle Baleari e il Mare del Nord, con tante derivazioni

il Mare del Nord; e, soprattutto, non si può superare l'inconveniente della durata del viaggio).

minute e percorrendo tutti gli itinerari terrestri allora delineatisi, con la facilità tipica della merce ricchissima (268).

Naturalmente, le spezie venivano depositate sulle banchine di tutti i porti iberici, da Canet (269) a San Sebastiano e penetravano all'interno, per le vie fluviali e terrestri. Malaga le riceveva prevalentemente per la intermediazione italiana: vale a dire attraverso le navi nostre, che le riesportavano dall'Italia, ma anche attraverso le navi nostre che le trasportavano direttamente dal Levante, nei loro viaggi senza trasbordi sino al Mare nordico. Le nazionalità degli operatori economici che presiedevano all'affare mercantile erano assai superiori in numero a quelle della imbarcazione: con genovesi, veneziani, pisani e lucchesi (270), ecco i principali popoli dell'interno, fra cui, astigiani, milanesi, piacentini, fiorentini, pistoiesi, pratesi, senesi, aretini, marchigiani, ecc. Non mancavano, tuttavia, i navigli catalani, che pure avevano preso a frequentare assiduamente le opposte rive della Manica e specialmente Bruges, nonché quelli in servizio locale; ed inoltre, navi provenzali.

Infine, vi erano le flotte dei paesi estranei al Mediterraneo, che scendevano a praticarlo: quelle tedesca, frisona, fiamminga, inglese, basca, portoghese e castigliana. Insomma, qualsiasi nave vedeva una parte, ancorché piccolissima, della sua stiva, destinata al trasferimento delle spezie: e Malaga, scalo frequentatissimo, aveva fornitori di ogni nazionalità.

Nel gruppo delle spezie, Tuccio di Gennaio ha posto la lacca, l'allume e il tartaro. Quest'ultimo era prodotto caratteristico della Linguadoca e della Provenza e giungeva da Montpellier, con imbarco a Lattes e Aigues Mortes, da Perpignano, con imbarco a Canet e Collioure, e da Arles, con imbarco a Port-de-Bouc o Marsiglia, nonché per intermediazione di Barcel-

(268) Cfr., nel mio studio più volte cit., il diagramma di distribuzione delle spezie. Lo stesso mezzo di rappresentazione della circolazione dei beni è stato impiegato anche per la seta, zucchero, frutta, zafferano, cuoiame, materie tintorie (fra cui la grana), panni, metalli (fra cui l'argento) e olio, riferendo soltanto delle merci qui contemplate.

(269) Canet era il porto minore di Perpignano; il maggiore era Collioure, che disponeva pure di marina propria.

(270) Vi erano non poche navi lucchesi che facevano servizio verso il Mare del Nord: così è di quelle di Antonio e Bartolomeo Guinigi (A.D.P., n. 685, lett. Pisa-Firenze, dalla Comp. Datini, 6.7.1393; n. 432, Barcellona-Pisa, dalla Comp. di Filippo di Lorino e Michele di Simone, 11.9, 15.11 e 6.12.1393; n. 777, Londra-Genova, dalla Comp. di Alamanno e Antonio Mannini e fratelli, 1.3.1395).

lona, Valenza o Maiorca (271); si avevano poi quello di Pisa (272), quello di Venezia (273) e quello laziale, imbarcato a Gaeta (274).

Le « vie dell'allume » sono state chiaramente ricostruite dallo studio della Heers (275); le carte Datini le completano, determinandone i particolari, sui quali qui non è d'uopo indugiare (276). Mi limiterò a dire che l'allume perveniva a Malaga mediante i trasporti accennati a proposito delle spezie, ma con una concentrazione in mani genovesi molto accentuata (277).

La lacca, prodotto eminentemente levantino, aderiva in tutto alle spezie, il cui moto ho accennato poc'anzi (278).

b) — I panni di lana seguono la corrente opposta a quella delle spezie: scendendo dal Mare del Nord, dall'Inghilterra, dalla Francia settentrionale, dalle Fiandre e Brabante. L'eccezione è rappresentata dai panni fiorentini, che sono gli unici del Mediterraneo centrale a spingersi tanto lontano, ad Ovest (così, come ad Est, alla Tana, Damasco ed Alessandria).

Per i panni inglesi, con l'indicazione generica, nel testo pubblicato è data quella della regione dell'Essex. Da quest'ultima provenivano nel Medi-

(271) A.D.P., n. 936, cc. 201, 221, 224; n. 937, c. 256; n. 1009, c. 374; n. 1010, cc. 337, 340, 476, 478; n. 1011, cc. 328, 342, 350, 382, 411, 414, 422, 446; n. 1012, c. 329; n. 1013, c. 195, 203, 211, 213, 214, 234, 236; n. 1014, c. 168; n. 1016, c. 109; 1397-1410.

(272) A.D.P., n. 937, c. 281 n. 1009, c. 348; n. 1017, cc. 151, 154; 1397-1410.

(273) A.D.P., n. 940, c. 164t, 168, 169; n. 1009, c. 283; n. 1011, c. 340; n. 1017, c. 165; n. 1018, Memoriale C della Comp. di Maiorca, cc. 30t, 33t, 39; 1397-1410.

(274) A.D.P., n. 940, cc. 86t, 87t, 101, 105t, 114, 115t, 126, 170, 192t; n. 1011, c. 415; 1401-02.

(275) M. L. Heers, *Les génois et le commerce de l'alun à la fin du moyen âge*, in « Revue d'histoire économique et sociale », XXXII (1954), pp. 31-53.

(276) Cfr. il mio studio cit., con relative carte geografiche.

(277) A.D.P., n. 854, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 19.5.1400; n. 664, Londra-Firenze, dalla Comp. Orlandini e Vettori, 28.12.1401 e 13.11.1402; n. 921, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 22.3.1403; n. 922, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 27.4.1404; n. 893, Malaga-Barcellona, da Tuccio di Gennaio, 14.12.1404; n. 891, Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 5.4.1407; n. 937, cc. 246, 270; n. 1017, c. 168, 1410-11.

(278) È indicato esplicitamente un trasporto Venezia-Malaga: A.D.P., n. 1171, carico delle Galee di Fiandra, 16.3.1400; ed inoltre, cfr.: n. 887, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 15 e 26.3.1397; n. 933, cc. 425, 431; n. 935, c. 208; n. 940, cc. 248t, 251t; n. 1009, cc. 292, 297, 316; n. 1010, c. 476; n. 1011, cc. 348, 363, 416, 504, 513; n. 1012, c. 275; n. 1016, c. 129; n. 1017, c. 128; n. 1018, cc. 28, 30; 1396-1411.

terraneo occidentale-centrale fortissimi quantitavi di pezze, collocabili, agevolmente, in virtù dei costi relativamente bassi, di fronte ai quali si infrangeva spesso la concorrenza tesa dai nostri, di qualità di poco superiore alla media (alcuni panni lombardi e di Prato) (279). I panni « larghi » erano prodotti in numero minore, nella stessa Essex (280).

Nel novero di panni « di Inghilterra », sono da comprendere le varie qualità di Guildford (281), di Winchester (282), di Cotswolds (283) e di Bristol (284); spesso vi ricadevano anche quelli di Scozia (285) e di Irlanda (286).

Dei panni « franceschi », figurano soltanto quelli di Parigi, che rientrano nel gruppo dei panni di Normandia (287). In più, nel periodo datiniano, avevano importanza i panni di Châlons-sur-Marne e di Provins (288).

I panni dei Paesi Bassi sono rappresentati, sempre nella lettera di

(279) F. MELIS, *La formazione dei costi nell'industria laniera alla fine del Trecento (dalla « tosura » della pecora alla vendita del panno)*, in « Economia e Storia », I (1954), pp. 31-60, 150-190.

(280) A.D.P., n. 758, lett. Firenze-Genova, dalla Comp. Datini, 26.8.1392.

(281) A.D.P., n. 664, lett. Londra-Firenze, dalla Comp. di Giovanni Orlandini e Neri Vettori, 20.3.1400; n. 664, Lo.-Firenze, dalla Comp. di Alamanno e Antonio Mannini e fratelli, 25.1.1393; n. 664, Lo.-Firenze, dalla Comp. di Giovanni Orlandini e Neri Vettori, 1398; n. 664, Lo.-Firenze, dalla Comp. di Alamanno e Antonio Mannini e fratelli, 10.4.1399; n. 664, Lo.-Firenze, dalla Comp. di Piero Marchi, 15.12.1388.

(282) A.D.P., n. 442, lett. Bruges-Pisa, da Matteo Doni, 31.3.1397.

(283) A.D.P., n. 664, Londra-Firenze, dalla Comp. di Alamanno e Antonio Mannini e fratelli, 30.8.1392 e 22.3.1393.

(284) A.D.P., n. 780, lett. Milano-Genova, dalla Comp. di Taddeo e Pagno, 6.7.1399.

(285) A.D.P., n. 887, lett. Maiorca-Barcellona, da Ambrogio Lorenzi, 16.5.1396; n. 1009, c. 306, 1396; n. 1018, c. 37, 1396.

(286) A.D.P., n. 664, lett. Londra-Firenze, dalla Comp. di Alamanno e Luigi Mannini e fratelli, 15.1.1395; n. 271, Venezia-Bologna, da Bindo Piaciti, 9.7 e 5.8.1401.

(287) Si potrebbero chiamare i panni della bassa Senna, da Parigi al mare; essendo quelli di Saint Dénis, Louviers, Rouen, Bernay, Montivilliers, Caen (A.D.P., n. 904, lett. Parigi-Barcellona, dalla Comp. di Niccolò Ramaglianti, 22.1.1396; da Luigi di ser Lodovico, 7.10.1399; n. 536, Par.-Pisa, dalla Comp. di Paolo Ramaglianti e Iacopo Ginocchi, 28.10.1394; n. 783, Par-Genova, dalla Comp. di Salvestro Mannini, 1.12.1395; n. 426, Avignone-Pisa, dalla Comp. Datini, 19.11.1384).

(288) A.D.P., n. 904, lett. Parigi-Barcellona, dalla Comp. di Salvestro Mannini, 20.12.1395; n. 783, Par.-Genova, dalla Comp. di Salvestro Mannini, 13.10 e 1.12.1395; n. 1060, Bruges-Maiorca, da Guglielmo Barberi, 22.1.1399.

Tuccio, da quelli di Wervicq e di Bruges. I primi segnalano validamente le nuove città fiamminghe e del vicino Brabante emerse, in questo campo, nell'ultima parte del secolo XIV; gli altri, il vecchio repertorio tipico della parte iniziale dello stesso secolo. Se scorriamo i libri della Compagnia di Calimala di Francesco del Bene — ciò che si può fare agevolmente attraverso il noto studio del Sapori (289) — e, quindi, le carte Datini e un ricchissimo registro di un mercante pisano (290), vediamo il notevole mutamento nel quadro dei centri di produzione di Fiandra e di Brabante. Precedentemente, si distinguevano Bruges, Gand, Alost, Hondschoot, Ghistelles, Ypres, Poperinge, Douai, Arras, Lille, per le Fiandre; Bruxelles e Malines, per il Brabante. Nell'epoca posteriore, scompaiono Gand, Ypres, Poperinge, Alost, Hondschoot e Ghistelles ed assistiamo alla affermazione di due zone: fiamminga una, e che potrei dire della Valle della Lys, sulle cui sponde sono appunto allineati i nuovi centri lanieri di Comines (291), Wervicq (292), Menin (293) e Courtrai (294) — il secondo e l'ultimo di

(289) A. Sapori, *Una Compagnia di Calimala ai primi del Trecento*, in « Biblioteca Storica Toscana », VII, Firenze 1932, pp. 81-97, 272-279.

(290) A. S. di Pisa, *Arch. dell'Opera del Duomo*, n. 1323, Libro dei creditori della Comp. di Baldo da Sancasciano e figli, 1354-71. Cfr. F. Pica Alfieri, *Una cospicua azienda pisana di commercio all'ingrosso di panni: la Compagnia di Baldo da Sancasciano e figli (con trascrizione di documenti inediti)*, tesi di laurea, Università di Pisa 1952.

(291) A.D.P., n. 1009, c. 406, 1397.

(292) A.D.P., n. 933, cc. 337, 338, 357, 359, 369, 370, 399, 432, 450; n. 935, cc. 206, 210, 217; n. 437, c. 217; n. 94, cc. 20t, 27t, 38, 41t, 43, 46, 49, 57t, 59t, 67, 68t, 70, 86t, 94t, 116t, 169t, 171t, 172, 173t, 176t, 177, 199, 219, 220, 221, 225, 231t, 256, 258t, 262, 263; n. 109, cc. 329, 383, 406, 413; n. 1010, cc. 314, 336, 473; n. 1011, cc. 320, 419, 441; n. 1012, c. 309; n. 103, cc. 185, 197, n. 1014, c. 178; 1396-1404; n. 852, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 26.9.1397; n. 648, Bruges-Firenze, dalla Comp. di Salvestro Mannini e fratelli, 18.4.1392; n. 442, Brug.-Pisa dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 18.3.1400; n. 853, Brug.-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 16.5.1399 (arr.); n. 853, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, ottobre 1399; n. 648, Brug.-Firenze, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 29.7.1399.

(293) A.D.P., n. 1009, c. 370; n. 1010, cc. 307, 340, 1397-98; n. 852, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 27.11.1397.

(294) A.D.P., n. 933, c. 357; n. 935, cc. 206, 210, 217; n. 937, c. 217; n. 940, cc. 38, 41t, 43, 57t, 59t, 68t, 70, 76t, 94t, 116t, 118t, 169t, 171t, 172, 173t, 219, 220, 221, 225, 226, 228, 258; n. 1009, cc. 317, 320; n. 1010, cc. 392, 471, 472; n. 1011, cc. 405, 421, 434; n. 1016, c. 147; n. 1017, cc. 150, 153; 1397-1410; n. 854, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 5.5.400; n. 852, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 29.3.1397 (arr.); n. 853, Brug.-Barcellona, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 22.8.1398. In questa zona rientra

gran lunga preminenti — brabantese, l'altra, da Anversa (295) a Liegi (296) e Maastricht (297), e quindi a Lierre (298) Herentals (299), Lovanio (300) e Diest (301).

Questo elenco ho dato, per chiarire il contenuto delle balle di panni dei Paesi Bassi, che raggiungevano Lisbona, la Spagna meridionale e il Mediterraneo Occidentale-Centrale: oltreché da Wervicq, Bruges (302), Douai (303), i panni provenivano numerosi da Courtrai (che stava alla pari con Wervicq) e dalle altre località menzionate, le quali, tuttavia, partecipavano alle spedizioni con quantitativi di molto inferiori e con irregolarità. Dei centri della prima parte del secolo sono rimasti Bruxelles (304), Malines (305) e Lille (306).

pure *Tournai*, sulla Schelda, che però era secondario (A.D.P., n. 783, lett. Parigi-Genova, dalla Comp. di Salvestro Mannini, 1.12.1395).

(295) A.D.P., n. 761, lett. Firenze-Genova, da Simone Tornaquinci, 30.8.1393; n. 666, Maiorca-Firenze, dalla Comp. Datini, 22.6.1397.

(296) A.D.P., n. 933, cc. 339, 429; n. 935, cc. 206, 217, 265; n. 937, c. 217; n. 940, cc. 67, 171t, 231t, 232, 233, 236t, 258t, 259; n. 1009, c. 317; n. 1017, c. 153; 1396-1410.

(297) A.D.P., n. 1060, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 13.8.1400.

(298) A.D.P., n. 65, Memoriale K della Comp. di Avignone, c. 219, 1380-81; n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. Diamante e Altobianco degli Alberti, 24.10.1396; copia di lett. Brug.-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 2.8.1397.

(299) A.D.P., n. 666, lett. Maiorca-Firenze, da Cristofano di Bartolo, 22.6.1397; n. 852, Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 28.2.1395; n. 1009, c. 297, 1396.

(300) A.D.P., n. 940, cc. 99t, 177, 221, 1401-02; n. 852, lett. Bruges-Barcellona, da Matteo Doni, 8.7.1397.

(301) A.D.P., n. 1017, c. 147, 1410; n. 531, lett. Malines-Pisa, dalla Comp. di Niccolò del maestro Piero, 15.6.1396; n. 855, Bruges-Barcellona, da Matteo Doni, 23.8.1396.

(302) A.D.P., n. 940, c. 246, 1402; n. 855, lett. Bruges-Barcellona, da Matteo Doni, 23.8.1396.

(303) A.D.P., n. 940, cc. 258t, 262; n. 1012, c. 329; n. 1013, c. 204; n. 1014, c. 204; 1402-06.

(304) A.D.P., n. 940, cc. 41t, 50, 67, 195t, 232t, 254; n. 1009, c. 266; n. 1011, c. 382; 1396-1402; n. 1060, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Alberto e Bernardo degli Alberti, 25.2.1400.

(305) A.D.P., n. 933, cc. 310, 339, 429, 445, 447; n. 940, cc. 41t, 46, 47, 48t, 50, 200t, 221; n. 1009, cc. 251, 317, 329; n. 1010, c. 392; 1396-1402, n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 19.6.1397; n. 893, Malines-Barcellona, dalla Comp. di Niccolò del maestro Piero, 20.10.1396.

(306) A.D.P., n. 1061, lett. Firenze-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 11.1.1397.

Questi panni si trovano in varie regioni italiane e massimamente a Pisa ed a Firenze.

L'area di distribuzione dei panni fiorentini copriva tutto il Mediterraneo, sino al Bosforo, penetrando quindi nel Mar Nero; investiva totalmente la Penisola e le Isole nostre; invadeva le Penisole estreme, sino alla linea Lisbona-Saragozza-Avignone-Ginevra, a Ovest (con prolungamento fino al Centro-Europa), e con una linea assai più meridionale, limitatamente alla Grecia, ad Est (307); in Barberia, essi andavano sino all'Atlantico (308).

Nella Spagna meridionale, i drappi fiorentini si trovano dappertutto, compresa, come si è visto, Malaga, ormai aperta a tutti i beni mediterranei.

Quivi, al pari di ogni altro mercato, le quotazioni stabiliscono una scala del pregio, che vede alla sommità il prodotto di Firenze, eccezionalmente avvicinato dalle « brunette » di Douai, sulle quali incideva il colore; gli altri si pongono su una linea corrispondente al 70 % del primo valore (sono i panni parigini).

Non bisogna trascurare, in questa rapida indagine, l'elemento colore: il quale, con la marcata prevalenza del verde, significa moda e gusti assai diversi da quelli che si incontrano a Valenza (309), alle Baleari (310), a Pisa (311).

(307) Nelle carte Datini mancano elementi sulle regioni danubiane; ma anche in quelle erano penetrati i prodotti delle celebri manifatture laniere di Firenze.

(308) Per particolari e le fonti, cfr. il mio studio *Aspetti della vita economica medievale*, cit., e la relativa carta geografica a colori.

(309) A.D.P., n. 705, lett. Valenza-Firenze, dalla Comp. Datini, 13.11.1396 (su 8 pezze: 1 monachina, 3 cilestrine, 1 tanata, 2 paonazze di verzino, 1 verde erbinga).

(310) A.D.P., n. 666, lett. Maiorca-Firenze, dalla Comp. Datini, 8.9.1396 (« sieno solo turchini chiari e alazati e smeraldini »).

(311) F. Pica Alfieri, *op. cit.*, pp. 97-121, 130, 153, 155-157, 159-160, 163-169, 171, 175-176, 181-182, 190-193, 202-204, 210-211, 219-222, 231-234 (sono qui considerati, sulla piazza di Pisa, i panni di Pisa, Brescia, Como, Mantova, Milano, Monza, Parma, Firenze, Valenza, Anversa, Bruxelles, Bruges, Courtrai, Douai, Gand, Lovanio, Malines, Alost, Tournai, Wervicq, Bernay, Beauvais, Châlons-sur-Marne, Louviers, Saint-Omère, di Inghilterra e di Catalogna); un periodo leggermente posteriore (1441-1446, cfr.: A. Marinai, *A Pisa nel Fondaco del ritagliatore di panni Iacopo di Colo Porcellini, a metà del '400 (con trascrizione di documenti inediti)*, testi di laurea, Università di Pisa, 1950-51, pp. 234-236, 238, 240-241, 244-246, 248-251, 265-266, 269-279 (sono qui considerati sulla piazza di Pisa, i panni di Pisa, Firenze, Prato, Volterra, Garfagnana, Milano, Lombardia in genere, Fiandra in genere, Cotswolds, Clérmont, Lodève, Perpignano, Catalogna in genere). Nel grandissimo numero di

In una delle lettere che Tuccio di Gennaio ha spedito da Malaga a Maiorca si parla anche di « drappi valenzani (a) dobre 9 » (312); le intense relazioni fra Malaga e Valenza non potevano non diffondere nella prima città quest'altro tipo di panni, di pregio modesto, i quali avevano fatto presa anche in Italia e nel Levante, negli ultimi anni del '300 (313).

La via di Gibilterra ha influenzato sensibilmente anche il settore dei tessuti di lana, pur costituendo essi merci ricche: sia con l'accentuare la diffusione dei prodotti settentrionali in tutto il Mediterraneo — in ispecie in Italia e nel bacino occidentale (314) e, particolarmente, attorno alla Penisola iberica, e, in questo moto, infine, soprattutto nella meridionale, fra Lisbona e Alicante (315) — sia col permettere un prolungamento alla penetrazione dei prodotti mediterranei nel più lontano angolo occidentale e, quindi, nella Spagna meridionale, precipuamente fra Alicante e Lisbona (316).

Se è vero che la nuova comunicazione ha facilitato la diffusione — ma in misura assai circoscritta — di panni italiani, è ancor più vero che essa ha riversato quantitativi proporzionalmente più forti nel Mediterraneo e

pezze osservate, il verde — dominante nel Regno di Granata — ha una parte insignificante.

(312) A.D.P., n. 1072, lett. Malaga-Maiorca, da T. di Gennaio, 2.11.1402.

(313) A.D.P., n. 432, lett. Barcellona-Pisa, dalla Comp. di Filippo di Lorino e Antonio di Guccio, s.d.; n. 649, Gaeta-Firenze, dalla Comp. di Michele e Iacopo Doti, 30.3.1397; n. 717, Gaeta-Genova, da Luca di Iacopo, 20.5.1398; n. 649, Gaeta-Firenze, dalla Comp. di Antonio e Doffo degli Spini, 8.10.1398; n. 904, Napoli-Barcellona, da Bernardo Corbizi, 7.4.1403; n. 670, Napoli-Firenze, da Arrigo Bondelmonti, 24.11.1406; n. 933, cc. 321, 329; n. 940, cc. 164t, 165, 185t; 1396-1402.

(314) È noto che i panni settentrionali raggiungevano l'Italia in buon numero sin dalla prima metà del '300, attraverso la strada mista imperniata su Marsiglia (cfr.: A. Sapori, *Una Compagnia di Calimala*, cit., pp. 80-99); ma tale numero è larghissimamente superato da quello che si accerta per la fine del secolo, quando si segue il nuovo itinerario: in tale epoca, il solco del Rodano, se la mèta è l'Italia, è praticato soltanto per pochi panni di Normandia, mentre se la mèta è la Catalogna, compaiono, in più, piccoli lotti di panni fiamminghi.

(315) I prodotti settentrionali, prima di allora, ben di rado avevano toccato i porti siti in tale litorale, che pur era lambito dalla navigazione, ma per segmenti molto limitati.

(316) Vale, presso a poco, quanto è detto nella nota precedente; con la variante che navigatori e mercanti nostri ed anche catalani e provenzali, giungevano saltuariamente in quelle località.

preponderantemente laddove (bacino occidentale) si indirizzava la più parte della nostra produzione. Occorre ricordare che, nello stesso periodo, entrano in scena i panni di Linguadoca e di Catalogna: ecco un'altra delle ragioni — e non di ultimo ordine — della crisi nell'industria laniera fiorentina e italiana in genere, anche se le pezze di questi ultimi paesi sono di qualità inferiore alla media.

9. — Un terzo gruppo di importazioni malaghesi è dichiarato nel capoverso dedicato ai gravami fiscali: argento, perle e olio.

Le perle non costituiscono una merce interessante, data la circolazione per quantitativi molto esigui. Se ne producevano in Levante — e in questo caso il mercato meglio dotato era Venezia (317) — e ad Alcudia di Barberia (318). Oltre alla probabile azione catalana per importarvi perle, vi è quella svolgentesi sulle navi veneziane dirette in Catalogna (319).

Anche l'argento era condotto a Malaga principalmente con le galee di Fiandra, in rare occasioni, comunque (320).

Un bene più importante è l'olio, la cui pianta era ormai coltivata in tutto il Mediterraneo. Le zone che alimentavano la sua esportazione erano oltre la Provenza — Carpentras, Ollioules, ecc. (321) —, Lisbona (322),

(317) A.D.P., n. 1171, carichi delle navi: 2 galee Tana-Venezia, 25.12.1404; 4 galee Beirut-Venezia, 1.12.1406; n. 933, cc. 317, 339, 341, 349, 377, 379, 380, 397, 413, 414, 418, 439, 443, 445; n. 940, cc. 7t, 9, 68, 81, 105, 205t, 209, 215, 237; n. 1009, c. 324; n. 1012, c. 278; n. 1015, c. 180, n. 1016, c. 105; n. 577, c. 70; 1396-1407.

(318) A.D.P., n. 1044, lett. Alcudia-Maiorca, da Antonio di ser Pietro, 1.5.1402; n. 888, Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 17.6.1398.

(319) A.D.P., n. 1171, carico delle 5 galee Venezia-Fiandra, anno 1401; n. 886, lett. Maiorca-Barcellona, da Ambrogio Lorenzi, 4.10.1395. Ne *El Libro di mercatantie et usanze de' paesi* (cit., p. 86) si pala di « perlle si vendeno in Malica a oncie e a tomini ... », senza fornire particolari.

(320) A.D.P., n. 892, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 4.5.1408; n. 925, Valenza-Barcellona, 8.6.1409, n. 935, cc. 207, 209; n. 940, cc. 134t, 135t, 138t, 143; n. 1009, c. 321; n. 1010, c. 430; n. 1011, c. 459; n. 1017, cc. 161, 163; 1396-1410.

(321) A.D.P., n. 427, lett. Avignone-Pisa, dalla Comp. Datini, 9.5.1386; n. 779, Marsiglia-Genova 3.11.1394; n. 630, Avign.-Firenze, dalla Comp. Datini, 16.6.1402; n. 1010, c. 489, 1399.

(322) A.D.P., n. 522, lett. Lisbona-Pisa, da Bartolomeo Manni, 5.6.1399; n. 855, Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 22.1.1406; n. 980, Brug.-Valenza, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 21.5.1407.

Siviglia (323), Gandia, Denia e Játiva (324), Maiorca (325), Gaeta (326), la Puglia (327), ecc. A Malaga, l'olio era inviato da Gaeta e dai luoghi opposti della sua Penisola, cioè, da Siviglia, Játiva e Maiorca (328) e forse anche da Lisbona, mediante i grossi navigli, nel primo caso, e il cabotaggio, negli altri.

Tuccio di Gennaio non è chiaro nella sua lettera: la provenienza « d'Ara(g)ona » può intendersi, tuttavia, in senso lato, comprendendovi, cioè, le regioni immediatamente circostanti il Regno di Granata (tanto più che è fatta distinzione per la Catalogna, almeno con la indicazione della nazionalità del mercante importatore). In tale caso, la forte aliquota del dazio sarebbe da ritenere applicabile al prodotto dell'Andalusia ed a quello delle regioni di Játiva e di Maiorca: per meri motivi fiscali o perché si intendeva di proteggere l'olivocoltura nascente? Oggi, sui pendii delle *sierras* ad Est di Malaga — quella di Almijara e la Nevada —, ad una conveniente altimetria, incontriamo l'olivo: bisognerebbe appurare in quale momento esso vi è stato introdotto (329).

(323) A.D.P., n. 1003, lett. Siviglia-Valenza, da Simone di Bonafè, 2.8.1400 e 9.2.1401; n. 855, Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 11.1.1406; n. 980, Brug.-Valenza, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 9.7.1406, 21.5.1407.

(324) A.D.P., n. 918, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 4.11.1398; n. 1005, Játiva-Valenza, da Rosso, 18.12.1398.

(325) A.D.P., n. 887, lett. Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 20.7 e 13.8.1397; n. 888, Ma.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 22.7.1398 (arr.); n. 856, Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 30.8.1409; n. 890, Ma.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 18.12.1404; n. 891, Ma.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 19.12.1406; n. 1009, cc. 343, 384, 396; n. 1010, cc. 319, 345, 359, 409; n. 1011, cc. 407, 408, 487, 522; n. 1012, cc. 323, 324, 327; n. 1013, cc. 200, 209, 236; n. 1014, c. 193; n. 1017, c. 148; 1396-1411.

(326) A.D.P., n. 451, lett. Firenze-Pisa, dalla Comp. di Benincasa Alamanni, 30.11.1385; n. 504, Gaeta-Pisa, dalla Comp. di Guido Pilestri, 13.8.1389; n. 853, Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 22.12.1398; n. 777, Gaeta-Genova, dalla Comp. di Agnolo di ser Pino e Giuliano di Giovanni, 11.12.1399; n. 1060, Brug.-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 14.4 e 31.5.1401.

(327) A.D.P., n. 1082, lett. Venezia-Maiorca, da Zanobi di Taddeo Gaddi, 24.7.1396.

(328) A.D.P., n. 1003, lett. Siviglia-Valenza, da Simone di Bonafè, 2.8.1400 e 9.2.1401; n. 856, Bruges-Barcellona, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 30.8.1409; n. 887, Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 13.8.1397; n. 1005, Játiva-Valenza, da Rosso, 18.12.1398; n. 853, Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 22.12.1398; n. 1060, Bruges-Maiorca, idem, 14.4.1401.

(329) Il nome — Canillas de Aceituno (letteralmente, « cannelle di olivo ») —

In un'altra lettera, Tuccio dice che « qui si consuma molto olio; ragionasi varebe cotesti di costì (cioè di Maiorca) dan. 40 in 41 (il) r°; quello di Subilia, 34 » (330); ma, quando tratta dei « diritti », egli omette qualsiasi precisazione: ripete genericamente « olio e perle e argento che venghino da' Regno d'Araona » (331). La citazione di Maiorca potrebbe far pensare che la provenienza « d'Aragona » si identificasse soltanto con l'Isola stessa; ma il fatto di non mantenere la distinzione con Siviglia (tanto più necessaria perché l'importazione da Maiorca è appena congetturata) avvalora la mia precedente ipotesi: e, cioè, che per « Aragona » si volesse intendere l'insieme delle zone alle spalle di Malaga. L'unica obiezione me la muoverebbe la lettera del Gennaio riferita poc'anzi: segnalando essa che « merchatantie che venghino d'ogn'altro luogo paghano 6 1/2 per cento », viene fatto di pensare a qualche altra regione iberica (come potrebbe essere quella di Siviglia), oltre l'Aragona vera e propria, comprendente anche Maiorca e Valenza.

Poiché il tasso dell'imposta è molto moderato per beni assai più idonei alla fiscalità — le perle meglio ancora dell'argento, il quale poteva interessare per la monetazione; e per l'argento, specialmente, ciò potrebbe far pensare all'intendimento di facilitarne l'accesso a quel fine —, io ritengo probabile la funzione protettiva nel dazio sull'olio.

Per lo zafferano e la seta, merci molto ricche e che non alimentavano industrie locali, è indubitato trattarsi di misura esclusivamente fiscale.

Con la provenienza « aragonese », sono contemplate quella dalla Barberia e, con riferimento alla nazionalità dell'operatore economico che introduce la merce, quelle genovese, veneziana e catalana. Circa la Barberia, dirò tra poco.

Fatta esclusione per l'« Aragona » e per la Barberia, il fisco di Malaga ha trascurato la provenienza in senso territoriale dei beni e si è preoccupato dell'elemento subiettivo, cioè della nazionalità dell'importatore: sì che apprendiamo che erano ammessi a trafficare in questa città soltanto i genovesi ed i veneziani, a parità di trattamento, ed i catalani, in una posizione meno favorevole. Restava, però, aperta la via a mercanti di

di una località ai piedi della prima *sierra*, rinvia sicuramente ad una remota affermazione della olivocoltura.

(330) A.D.P., n. 1072, lett. Malaga-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 2.11.1402.
(331) *Ibidem*, tergo.

origine differente, purché essi venissero assimilati agli altri: e tale è il caso di Tuccio di Gennaio, cittadino fiorentino e pratese, che è ammesso in Malaga sul piano di trattamento applicato ai genovesi ed il quale, a sua volta, fa da veicolo ad ulteriori intromissioni, giacché egli può rappresentare sulla piazza più operatori.

Quanto ai catalani, le condizioni meno favorevoli loro riservate fanno pensare alla posizione di inferiorità in cui essi erano tenuti, sotto tale profilo, rispetto agli italiani, nella Spagna meridionale (seppure allora il Regno di Granata fosse tutt'altra cosa), anche dopo le scoperte (332).

La seconda lettera di Tuccio qui chiamata in causa completa la serie delle disposizioni doganali malaghesi: le « robe venghino di Barberia pagha 25 per cento » (333). Come spiegare l'altezza eccessiva di questo tasso? Essa non può che essere di portata fiscale, in derivazione da una particolare condizione in cui si trovava Malaga.

La Barberia — e segnatamente l'odierna Algeria — emetteva beni che interessavano numerosi popoli; ma l'approvvigionamento loro sui luoghi di produzione o, quanto meno, nei porti, era pressoché irrealizzabile, per essere questi ultimi normalmente preclusi agli europei. Di contro, parecchi, agili navigli barbareschi andavano a depositare i prodotti della loro terra negli approdi della antistante costa peninsulare ed insulare: costituendone quivi ricchi empori. Ebbene, Malaga, come gli altri centri, sfrutta questa sua posizione, favorita, altresì, dalla circostanza della modestia dei costi di tali merci e, quindi, dalla possibilità di ribaltare agevolmente il gravoso pedaggio (ché tale risulta essere questo dazio).

10. — La ricostruzione delle correnti di più merci, con attenzione maggiore attorno a Malaga, quale centro di esportazione e di importazione, ha tracciato implicitamente il sistema di comunicazioni nel quale esso ha agito. Ora quegli elementi saranno ripresi in esame, con rapida scorsa, fino a collegarli e coordinarli, in un giudizio di sintesi.

L'apertura della « via di Gibilterra » (334) significa lo stabilimento di

(332) Nel Balducci Pegolotti (*op. cit.*, p. 224) sono previsti i « diritti » che devono pagare in Almeria i genovesi (6 1/2 %) ed i catalani (8 %): uno dei quali si discosta, minimamente, dall'analogo considerato nella lettera di Tuccio.

(333) A.D.P., n. 1072, lett. Malaga-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 2.11.1402.

(334) Per apertura di questa via intendo il suo funzionamento pieno e regolare: e cioè, quanto avvenne a partire dal secondo quarto del XIV secolo.

un fascio imponente di relazioni fra il Mediterraneo e il Mare del Nord: il quale, se appare ramificato verso l'un capolinea (nel Mediterraneo le principali basi sono quelle di Valenza, Barcellona, Maiorca, Aigues Mortes, Marsiglia, Genova, Pisa, Gaeta, Venezia, Costantinopoli, la Tana, Scio, Rodi, Tripoli di Soria, Beirut ed Alessandria) e l'altro (nel Mare del Nord il suo smembramento avviene verso Plymouth, Southampton, Sandwich, Londra, Bruges, Le Havre), è, invece, compatto tutto attorno la Penisola iberica, o per lo meno fra Cartagena e La Coruña (ma pure sino a Bilbao): sì che questa ne è investita totalmente, ossia da tutta la massa della corrente.

La Penisola — che prima era stata quasi isolata dallo stabilimento dei traffici sulla via rodaniana o su quella aquitana e che aveva visto smorzarsi l'intensità dei rapporti nel bacino occidentale del Mediterraneo appena sotto Alicante (335) — viene adesso presa in questo vortice, che scuote e smuove, attraverso i porti, tutto l'interno, suscitando nuovi bisogni, sviluppando e alimentando produzioni ed offrendo possibilità di valorizzazione ai prodotti, mentre l'accrescimento della popolazione eleva la domanda di tutti i beni (336).

Questo fascio di relazioni è costituito dalla sovrapposizione di segmenti di complementarietà di carichi, la quale si svolge nel modo seguente:

a) fra il capolinea di partenza e più porti intermedi;

b) fra più porti intermedi e il capolinea di arrivo;

c) fra porti intermedi;

d) fra i capolinea.

Scendo alla analisi: dal Mare del Nord, le navi accolgono lana, panni, pelli, metalli, manufatti metallici, robbia, pesce conservato, per distribuirli

(335) Non dimentico, ovviamente, l'opera degli Arabi nella Spagna meridionale, che era, per giunta, quella di popoli marinari; ma, a parte che quest'ultimo particolare non ha agito nella sua interezza, date le limitazioni della navigazione, per un repertorio di merci meglio dotato e su distanze maggiori, è da osservare che la sottomissione al mussulmano era di già un fattore di isolamento, con la dovuta relatività.

(336) Si pensi soltanto alla valorizzazione dei prodotti agricoli: con i cereali (fra cui importanti il grano del Guadalquivir e il riso di Valenza), l'olio, il vino, la frutta.

in tutti gli scali e sino a quello finale (337); mano a mano che vengono ceduti i carichi, si provvede a rimpiazzarli coi beni tipici del porto toccato e del suo retroterra ed avan-mare, per trasferirli in altri porti intermedî o in quello conclusivo del viaggio: così, a Malaga, il vuoto determinato dallo scarico dei panni fiamminghi, inglesi e francesi viene colmato con seta, zucchero, frutta, zafferano, prodotti del suo avan-mare barbaresco ed altri prodotti del suo retroterra, per Cartagena o Alicante o tappe intermedie, oppure per quella ultima, sempreché le merci non debbano essere affidate a Maiorca per lo smistamento in ogni direzione mediterranea.

Conoscendo il movimento di tutte le merci, è facile stabilire le sembianze dello stesso fenomeno, nella rotta invertita. A Malaga vengono scaricati tutti i beni che il retroterra, l'avan-mare barbaresco e la piazza stessa richiedono (338): e sono, spezie, prodotti dell'industria (quasi esclusivamente i panni fiorentini, con le carte) e metalli e oggetti di lusso, dalla nostra Penisola, e panni « catalaneschi » e olio, dagli scali intermedî di Valenza o Maiorca; a bordo vengono presi tutti i prodotti locali e, dei barbareschi, la grana e la cera.

Le navi che si accostavano all'Iberia venendo da Ovest, senza avere approdato a Barcellona o Valenza, lo facevano a sud del Capo La Nao, ad Alicante e, più raramente, a Cartagena. Proseguendo nel viaggio, Almeria era quasi sempre evitata, poggiando invece molto spesso a Malaga: altrimenti, sarebbe stato immancabile lo scalo di Cadice, che era il più frequentato fra il Capo de Gata e il Capo di San Vincenzo. L'àncora, poi, non veniva gettata che all'estuario del Tago.

Quando si faceva ricorso allo scalo di Iviza (così le Galee di Fiandra nel 1400-1401, per l'esclusione da Maiorca) si compiva una lunga tappa sino a Malaga, e viceversa; altre navi andavano a fermarsi a Malaga, venendo assai più da lontano senza scalo: dalla Sicilia, se venivano di Levante, o anche dall'Adriatico (navigazione libera veneziana) o da Gaeta.

La muda di Fiandra era assidua frequentatrice di Malaga, preferendo, tuttavia, altre volte la lunga tappa Alicante-Cadice (339).

(337) Sono ovvie le limitazioni: così, ad esempio, mentre i panni sono accettati ovunque, la lana non è sbarcata nei porti che non immettono verso i centri industriali che prediligono le lane pregiate inglesi.

(338) Non sono escluse, tuttavia, altre riesportazioni: per esempio, quella con navigazione costiera verso i piccoli porti vicini, ma anche i grandi.

(339) Alcuni scali di Malaga, sicuramente accertati: A.D.P., n. 432, lett.

Il porto di Malaga era assai più praticato dalle navi genovesi, le quali in numero ben superiore si avventuravano lungo le coste atlantiche (340).

Ecco la funzione di Malaga in seno al sistema di comunicazioni Mediterraneo-Mare del Nord: funzione di primo piano, sia per la qualità del porto (per la sua posizione, distante da altri maggiori, Alicante e Cadice; per la sua sicurezza e per la sua attrezzatura), sia per l'avan-mare e il retroterra (anche se questo risente della eccessiva vicinanza del confine moresco), sia, infine, per l'abbondanza e interesse dei beni che offre (fattore, quest'ultimo, derivante in parte dal precedente) (341).

Benché non affacciantesi sull'Atlantico, Malaga, appunto per tale sua felice ubicazione nel sistema dei due Mari, giuocherà un ruolo importante dopo le scoperte, tanto più che essa si libererà dei « mori », precedendo di cinque anni la totale scomparsa loro dalla Penisola. Ed anche allora, l'intromissione sua nel sistema medesimo — assai sviluppata per i rami verso Ovest e verso Sud ed Est — sarà marcata da un carattere inconfondibile: la ricchezza dei prodotti che essa offre

11. — Fra i molti temi della storia economica medievale-moderna che la lettera di Tuccio di Gennaio richiama, vi è quello dell'azione italiana nella Spagna meridionale, che si inserisce nel problema, ben più ampio, dei

Barcellona-Pisa, dalla Comp. Datini, 6.6.1393; n. 853, Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 21.10.1399; n. 1072, Iviza-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 16.10.1400; n. 753, Brug.-Genova, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 27.9.1399; n. 664, Iviza-Firenze, da Tuccio di Gennaio, 17.10.1400.

(340) Escluse le citazioni date per il movimento delle varie merci, cfr.: A.D.P., n. 1060, let. Bruges-Maiorca, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 17.10.1399; n. 1072, Malaga-Maiorca, da Tuccio di Gennaio, 2.11.1402; n. 921, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 22.3.1403; n. 1072, Iviza-Maiorca, da Giovanni di Gennaio, 6.4.1403; n. 1072, Iv.-Maiorca, da Giovanni di Gennaio, 9.5.1403, 20.7.1403 (arr.); n. 922, Val.-Barcellona, dalla Comp. Datini, 27.4.1404, 9.3.1405; n. 648, Brug.-Firenze, dalla Comp. Orlandini e Benizi, 31.3.1404; n. 890, Maiorca-Barcellona, dalla Comp. Datini, 31.7.1404; n. 663, Genova-Firenze, dalla Comp. di Ardingo de' Ricci, 18.10.1404; n. 893, Ma.-Barcellona, da Tuccio di Gennaio, 14.12.1404; n. 664, Londra-Firenze, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 31.1.1405.

(341) Ramón Carande (*La huella económica de las capitales hispano-musulmanas*, in « Moneda y Crédito », n. 29, 1949, pp. 12-13 dell'estratto) sostiene che era Almeria « el puerto más visitado por naves de toda procedencia »; ma trattasi di un'epoca anteriore.

precedenti medievali della colonizzazione d'America, secondo la chiara impostazione di Charles Verlinden (342).

Questo argomento, che è stato soltanto sfiorato, nonostante la eccezionale ricchezza degli Archivi nostri e spagnoli in proposito, può essere appena riacceso dal nostro testo, gettandovi qualche luce.

Gli italiani, dopo il 1100, hanno raggiunto ogni contrada del Mediterraneo, stabilendo numerose colonie e superando anche lo Stretto di Gibilterra, per risalire lungo la costa iberica, anche oltre Lisbona. Ma, nell'estremo angolo occidentale del nostro Mare questa penetrazione è stata esigua e saltuaria: bisogna porre attenzione, invece, ai momenti e luoghi in cui essa si è fatta consistente e duratura: sì da legittimare un apporto nello sviluppo di quei popoli ed in ispecie una influenza decisiva nella evoluzione economica.

Il settore più interessante nel '300 è la Spagna meridionale, per il balzo decisivo che vi spiccherà la civiltà moderna: e il quale, non potendo essere germinato dal nulla, o almeno da una situazione normale, deve essere stato quivi preparato, in un lasso di tempo non certamente breve. Questa « preparazione » — che significa il presupposto degli allacciamenti portoghesi e delle scoperte spagnole — è opera dei popoli iberici, sì, ma con un concorso mediato e immediato di altri Paesi, fra cui, in primissimo piano, l'italiano.

Il concorso mediato risiede nell'intervento — con l'accennata consistenza e regolarità — dei nostri operatori economici, apportatori di capitali, ma ancor più di metodi, di tecnica degli affari, che presso di loro avevano raggiunto un livello ineguagliabile: è l'opera onde la Penisola tutta viene scorsa, smossa e attratta verso allacciamenti di largo respiro e continui, immettendola nella corrente poc'anzi ricordata, per la quale il Mediterraneo e il Mare del Nord vengono saldati.

È questo avvenimento che segna l'apertura dell'approntamento della Penisola iberica verso le imprese oceaniche, il quale sospinge verso l'Atlantico quelle forze della Penisola che avevano prevalentemente gravitato sul Mediterraneo e le moltiplica incomparabilmente. E se vogliamo rintracciare

(342) Mi limito a citare il più recente studio, di sintesi, con ricca bibliografia: Ch. Verlinden, *Précédents mediévaux de la Colonie en Amérique*, in « Programa de Historia de América, Período colonial », Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Comisión de Historia, Messico, 1954.

un limite di tempo, esso lo troveremo laddove avviene, appunto, tale connessione fra i due Mari, attorno alla metà del XIV secolo (343) e con sviluppo maggiore sulla fine.

Poiché erano genovesi e veneziane (ed anche pisane) le navi che per prime cominciarono a praticare con tanta intensità la Spagna meridionale, furono genovesi e veneziani (nonché pisani) i mercanti che per primi si fissarono in quei porti e si diressero anche nei mercati interni.

La guerra di Chioggia distrarrà per qualche tempo — Venezia assai più di Genova — i nostri da tale tendenza; ma, sul cadere del secolo, il moto riprenderà: sempre progressivo per Genova, mai notevole per Venezia (la quale, nella seconda metà del '400, sarà costretta a rinunciare a varie posizioni per l'aggravamento della pressione turca nei Mari in cui gli interessi suoi erano più remoti e vitali).

La lettera di Tuccio si riporta a Malaga, quando è in pieno sviluppo la penetrazione italiana e altrui: segnalandola implicitamente con la estensione dei raggi di esportazione e di importazione ed esplicitamente col dichiarare i privilegi riservati a genovesi e veneziani (nonché ai catalani, ossia, ad un popolo che ha avuto parte non secondaria nell'allacciamento dei due Mari): privilegi, i quali non potevano non essere stati accordati a riconoscimento di una situazione di lontana maturazione.

Altri numerosi testi datiniani ci indicano, poi, addirittura i nomi di genovesi e di veneziani presenti a Lisbona, a Siviglia, a Cadice, a Murcia, a Cartagena, ecc., oltreché, beninteso, a Malaga (344); ma non indugerò su questi particolari, limitandomi ad una esemplificazione riflettente i veneziani e prendendo in esame altre popolazioni.

Il ritorno dei veneziani nella Spagna meridionale, dopo la conclusione

(343) Il CIASCA (*op. cit.*, p. 624) ricorda che le galee veneziane cominciarono un regolare servizio annuale per le Fiandre nel 1314 e nel 1316 per l'Inghilterra, riprendendo la notizia dal Davidsohn. Con le navi veneziane più numerose, vi eran quelle della navigazione libera genovese.

(344) A.D.P., n. 753, lett. Bruges-Genova, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 27.9.1399; n. 994, Lisbona-Valenza, da Bartolomeo Manni, 20.11.1399; n. 999, Malaga-Valenza, da Andrea Corner, 14.6.1403; n. 1003, Siviglia-Valenza, da Simone di Bonafè, 14.3.1402; n. 1044, Alicante-Maiorca, 24.10.1402; n. 1044, Alic.-Maiorca, da Luca Terras, 24.11.1402; n. 1075, Murcia-Maiorca, da Dato di Manetto Dati, 23.9.1407; n. 924, Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini 13.7.1407; n. 855, Brug.-Barcellona, da Antonio Quarti, 13.6.1404; n. 1060, Brug.-Maiorca, da Antonio Quarti, 26.5 e 22.9.1404; da Tommaso Quarti, 3.1.1410.

della guerra di Chioggia, è provato ripetutamente e mi sembra più efficacemente in una lettera del 1400, in cui si racconta di « Simone Bonafè, viniziano, in quale va a stare a Sobilia e uno suo fratelo a Malicha », che vengono « racomandati » dalla Compagnia fiorentina di Giovanni Semigi di Venezia e quella Datini di Valenza, perché li introduca (e Valenza era una porta efficiente) in quelle regioni (345), nelle quali, verosimilmente, l'azienda Datini possedeva gli addentellati, che i veneziani non avevano mantenuto nei tempi immediatamente precedenti. Ed è da ricordare che poco più tardi Venezia aprì in Malaga un consolato, affidandolo ad Andrea Corner (346).

Circa i genovesi, la lettera di Tuccio è ancor più esplicita, indicandoci l'eccezionale concessione di cui beneficiavano gli Spinola, con il monopolio della esportazione della « frutta » e mandorle. Costoro — è noto — erano già introdotti nelle regioni di là dallo Stretto, a Cadice e Jerez de la Frontera (347) e, in seguito, a Siviglia (348).

Una partecipazione di grande importanza — e per ora appena accennata è quella degli operatori economici italiani dell'interno: sono astigiani, piacentini, lombardi e particolarmente toscani. Mi conterrò, nel lambire l'argomento, ai soli toscani.

Il testo qui riprodotto ha provocato una sommaria ricostruzione del sistema di aziende Alberti di Firenze (paragr. IV), dalla quale è risultato come suoi elementi originari e derivati abbiano serrato la Penisola iberica, da Lisbona a Valenza, ponendosi allora proprio a Malaga, e inviandone altri persino nel Marocco. Ebbene, gli Alberti sono i pionieri di una diffusione abbastanza considerevole — in ispecie per la forza dei capitali che davano corpo alle Compagnie impiantate e per la mirabile abilità nelle operazioni — dei fiorentini in quelle regioni, con addensamento particolare, un po' più tardi, a Siviglia (349): dove non casualmente, perciò, l'azienda

(345) A.D.P., n. 920, lett. Valenza-Barcellona, dalla Comp. Datini, 30.4.1400.

(346) A.D.P., n. 999, lett. Malaga-Valenza, da Andrea Corner, 14.6.1403.

(347) CH. VERLINDEN, *Le influenze italiane nella colonizzazione iberica. Uomini e metodi*, in « Nuova Rivista Storica », XXXVI (1952), pp. 262-263.

(348) *Ibidem*.

(349) Coi fiorentini, è stata rilevante la parte dei lucchesi, che avevano cominciato con lo stabilire delle posizioni, nelle varie zone, attraverso l'azione delle loro Compagnie di Bruges (fra cui quella di Antonio Quarti e Niccolò Bernardini), di Montpellier (fra cui quella di Bonaccorso e Benedetto Bocci) e della stessa Lucca.

di Giannotto Berardi — elemento del sistema di aziende Medici e che accoglierà nel suo personale Amerigo Vespucci — finanzierà e organizzerà i viaggi di Colombo e dello stesso Vespucci (350).

12. — Una breve lettera compilata da un mercante e diretta ad un'azienda che non è la sua (anche se egli ne aveva fatto parte in passato), per descrivere la piazza in cui deve operare, è sufficiente a far penetrare quella piazza e le sue connessioni con il sistema economico al quale aderisce, abilitando alla ricostruzione, perciò, di non pochi elementi di quest'ultimo.

L'accostamento di copiosi dati contemporanei e analoghi a quelli, molto sommari, contenuti nel documento, ha consentito una rigorosa critica del testo: ebbene, le vivide pennellate di Tuccio risultano una sintesi chiara e fedele delle condizioni del mercato di Malaga e delle sue numerose connessioni.

Vien fatto di domandarci come si sarà comportato Tuccio nei riflessi delle Compagnie degli Alberti, che gli avevano affidato la missione malaghese: quanti dettagli in più, quanti suggerimenti avranno fornito i suoi scritti? Lo possiamo arguire dalla maniera onde egli stesso si è comportato, ad esempio, quando curava per il Datini l'organizzazione degli approvvigionamenti lanieri in Catalogna: la collezione delle lettere sopravvissute ha consentito di riconoscere oltre sessanta centri di raccolta delle lane (di fronte ai dieci, o poco più, sinora noti), le qualità, i quantitativi ottenibili, i concentramenti di grado superiore, le comunicazioni, i costi (da quello fondamentale ad ogni più minuto), le modalità per l'imbarco, ecc. (351).

Al documento ho tentato di dare sviluppo, ponendo a fianco di ogni prodotto di Malaga gli analoghi di consumo europeo e indicando relativamente ai tratti dichiarati della circolazione, l'intensità, seppure con lata approssimazione, e le ramificazioni: affinché fosse possibile formulare un giudizio completo, di qualità, di quantità e di indirizzo dei beni.

Essi si incontrano a Siviglia fin dal 1404 (A.D.P., n. 1060, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Antonio Quarti, 4.7 e 22.9.1404).

(350) Cfr. *Amerigo Vespucci e la colonizzazione delle Americhe*, discorso ufficiale da me pronunciato il 13.6.1954, in Firenze, alla inaugurazione della celebrazione del V Centenario della nascita di A. Vespucci.

(351) Cfr. il cap. *La Lana*, nel settore *Commercio* del vol. *Aspetti della vita economica medievale*, cit.

I prodotti eminentemente caratteristici di Malaga sono la seta, lo zucchero e la « frutta »: i quali segnalano l'opera degli Arabi di diffusione delle colture, che potremmo dire livellamento qualitativo di esse, nei dovuti limiti di ambiente. A questo riguardo, dopo la Barberia, molto bene si prestavano la Spagna meridionale, la Sicilia e zone della Calabria e Puglia.

Lo zafferano, pure introdotto dal Medio Oriente, ha trovato un campo assai più vasto — svolgendosi il limite climatico da esso richiesto molto a Nord — e più accessibile rispetto agli altri beni: talché l'Occidente, verso la fine del Trecento, si è quasi completamente svincolato dalla soggezione al Levante.

La produzione di zafferano non è accentrata nella regione di Malaga: al pari delle cuoia, della grana e della cera, esso si incontra un po' dappertutto, nella Spagna del Sud. Questi due ultimi beni, a differenza dello zafferano, trovano ancora forte contrasto in quelli provenienti dall'Oriente, i quali detengono il primato di qualità, così come lo hanno i primi tre rammentati.

La penetrazione di tutti questi beni nell'Europa sud-occidentale ha origini assai lontane, giacché essa è stata realizzata dagli Arabi, senza che si scarti, tuttavia, il concorso di popoli navigatori ben più remoti, che toccarono il Mediterraneo in ogni sua insenatura: fin dai Cretesi dell'età minoica e, soprattutto, i Fenici, per quanto le loro colonie fossero ben diverse dagli stanziamenti duraturi dei Saraceni, che, in tal guisa, ebbero predecessori soltanto nei Vandali, e, per il Mediterraneo centrale, nei Bizantini.

L'entità della produzione era molto modesta, dato l'insolamento in cui erano venute a trovarsi le provincie mussulmane dell'Iberia, senza dire delle limitazioni imposte dalla esiguità del raggio dei trasporti (in senso tecnico ed economico).

La gravità dei rischi per raggiungere l'estremo angolo sud-occidentale del Mediterraneo e addirittura per passare lo Stretto — congiuntamente al particolare che la rinascita dell'economia occidentale era avvenuta con il ristabilimento dei contatti con il Mar di Levante e intensificando quelli con il Mare Egeo — aveva fatto sì che tutte le popolazioni gravitanti attorno ad una immaginaria linea che si traccia fra Londra e Gerusalemme, si indirizzassero pressochè esclusivamente agli empori costieri di quei due mari. Dopo l'XI secolo, liberato il Mare delle Baleari ed aperte dai catalani basi sicure nel loro litorale, cominciano a manifestarsi delle puntate nella

direzione di Gibilterra ed oltre; ma trattasi di avvenimenti saltuari, eccezionali.

I progressi notevoli dei Paesi del Mare del Nord, ed in specie, il moltiplicarsi degli interessi di numerosi italiani, faranno escogitare la via senza trasbordi, diretta dai propri agli altrui mercati: e doveva essere questo il primo itinerario di allacciamento totalmente marittimo, su lunghe distanze.

Le navi genovesi e veneziane compaiono in Atlantico — ho ricordato — per viaggi abbastanza regolari e frequenti, sin dal secondo decennio del XIV secolo: e nella seconda metà, le spedizioni si contano a decine e decine, con l'intervento anche di altre marine mediterranee e, infine, col concorso di marine atlantiche.

La metà del Trecento segna, all'incirca, l'epoca in cui principia la valorizzazione di tutta la Penisola iberica ad Ovest della linea fra San Sebastiano e Cartagena.

I Paesi che da tempo avevano assimilato la produzione dei beni del Medio Oriente furono i primi ad essere valorizzati: per l'estrema facilità onde i beni medesimi potevano incanalarsi sulla nuova via e raggiungere, con lieve agravvio di costi, i Paesi nordici, nei quali se ne stimolava il bisogno e se ne diffondeva il consumo.

Alla estensione dei traffici, alla moltiplicazione dei mercati e alla intensificazione considerevole dei consumi — connessa con l'aumento della popolazione, ma anche col dilagare della conoscenza dei beni stessi e con l'accessibilità di essi alle classi meno abbienti (352) — solo in minima parte ha dato alimento la produzione del vicino Oriente: è l'Occidente che vi ha provveduto, in gran misura da sé: e ciò, in virtù della dominazione araba, che ne aveva predisposto il terreno da secoli. Il Levante rilancerà verso Occidente soltanto i prodotti che non hanno potuto attecchire nelle Penisole e nelle Isole mediterranee, quali quelli dell'Estremo Oriente: ma, anche questa sua funzione di mera intermediazione è ormai prossima a decadere: il collegamento diretto Mediterraneo-Mare del Nord, che ora unisce più agevolmente gli empori mediterranei delle spezie ai mercati del Mare del Nord, sta preparando esso stesso la nuova via diretta che lo metterà in

(352) Si ricordi il particolare, emerso nelle pagine addietro, del minore pregio — e quindi dei prezzi più moderati — di non pochi prodotti dell'Occidente, fra cui, più significativo, lo zucchero.

disparte. Anche le regioni del Mediterraneo centrale cominciano a rivolgersi all'Occidente: dimodoché la dilatazione — che, comunque, è stata molto contenuta — nelle esportazioni dei prodotti del Medio Oriente verso l'Iberia e il Mare del Nord è controbilanciata dalla forte contrazione nelle richieste del Mediterraneo centrale e, in parte, pure dell'Europa centrale.

Poi, fra l'Est o l'Ovest, come produttore (353), ecco insorgere il Centro, il quale, in virtù della posizione di capolinea di più porti suoi nei viaggi atlantici, sarà sommamente facilitato nel far defluire i beni in quell'indirizzo.

L'epoca d'oro di Malaga, dischiusasi nell'ultima metà del secolo XIV, non potrà, tuttavia, durare a lungo: il punto in cui questo centro si installa nel sistema Mediterraneo-Mare del Nord è fra quelli dove il sistema medesimo principia ad inaridirsi con anticipo e i prodotti della sua zona — proprio perché sulla strada di diffusione delle colture — troveranno altri luoghi in cui trapiantarsi e dai quali tendere la concorrenza: così, lo zucchero, che, diffusosi ben presto nelle Isole dell'immediato Atlantico, allignerà oltre di esso, appena scoperte le nuove terre.

(353) Alludo sempre ai beni qui considerati — materie prime e sostanze alimentari — escludendo quindi i manufatti.

VI

L'AREA CATALANO-ARAGONESE NEL SISTEMA ECONOMICO DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE

Signor Presidente, Signore e Signori,
dopo una considerevole fioritura di opere quanto mai solide e ben fondate sullo stesso tema che è stato riservato a me, e specialmente quelle recentissime di Mario Del Treppo e di Claude Carrère, che avrebbero dovuto occupare questo mio posto, è stato rivolto a me il lusinghiero invito a parlare, ed io l'ho accettato, nonostante le mie modeste forze su questo terreno, al fine di poter comunicare degli elementi che emergono da tutta una serie di documentazione nuova, nuova per più riguardi.

Questi studi, che ho detto solidi, sono stati condotti, così come quelli antecedenti (fra cui, s'intende, lo studio del Vilar ed altri), sono stati condotti tutti quasi esclusivamente sulle fonti della stessa area catalano-aragonese, e soprattutto sui documenti degli archivi barcellonesi.

Io ho accettato per poter far sentire la voce di documenti nuovi rispetto ai luoghi in cui si sono concretati oltre che per la natura loro: fonti di archivi italiani, fino ad oggi poco utilizzate, se non per quello che è stato fatto e si sta facendo a Genova ad opera dell'Istituto diretto da Geo Pistarino; e nuovi per il tipo, perché si tratta quasi sempre di documenti commerciali, mentre in tutti gli altri casi sono stati utilizzati i documenti che possono offrire gli archivi barcellonesi, cioè documenti ufficiali, documenti notarili.

Non si pensi però ad una parzialità di documentazione nel senso che la documentazione stessa (concretatasi, si può pensare, in Italia, giacché essa è conservata negli archivi italiani e soprattutto della Toscana), nel senso, dicevo, che si tratti di una documentazione regionalistica, locale, e che possa far vedere tutto quanto concerne Barcellona, l'area catalano-aragonese

e i suoi inquadramenti da un punto di vista di operatori economici toscani. Non è così. Anzitutto questa documentazione in grandissima parte si è concretata in tanti dei luoghi, e certamente nei principali, dell'area catalano-aragonese originaria, le cui dimensioni naturali definiscono l'elemento più vistoso e notevole della compagine statale, cioè il territorio.

Così abbiamo documenti che si sono concretati nel Levante. Qui però non si tratta di documenti dell'Archivio Datini, al quale tutti penseranno, trattandosi della mia persona. Sono, essi, documenti anche dell'Archivio Datini, ma sono soprattutto documenti veneziani: alcune migliaia di lettere commerciali, che si distendono nel periodo nostro e cioè per l'intero XV sec., che ho trovato negli ultimi quindici anni nell'Archivio di Stato di Venezia, nelle collane delle Commissarie, come le lettere dei Malipiero, dei Gradenigo, dei Dolfin, ecc.

Abbiamo poi una serie di documentazione imponente di quel tipo per le Fiandre. Per le Fiandre si comincia con il carteggio datiniano e si prosegue, sino ad entrare nel '500, coi documenti che si sono concretati sul posto, a Bruges e ad Anversa: come i documenti Borromei, Medici, Salviati, Cambi, ecc., per passare poi a quelli delle altre aziende stabilitesi ad Anversa.

Abbiamo i documenti delle regioni di qua e di là dal delta del Rodano, cioè di Provenza e di Linguadoca, arrivando addirittura sino a Bordeaux e, più a Nord ancora, sino a Nantes, che è un paese che interesserà più la Castiglia, ma che riguarderà anche l'Aragona. E, ancora, i documenti d'Italia, numerosissimi pel Tirreno e per l'Adriatico (non soltanto i testi datiniani, ripeto); e finalmente quelli della Normandia e dell'Inghilterra.

In più bisogna considerare i documenti tenuti in due grandi epicentri che da sé soli definiscono aree considerevoli, e cioè i documenti di Ginevra e i documenti di Lione; perché Lione era già sviluppata, almeno dal 1480, come grande centro fieristico.

Infine abbiamo tutta la documentazione svoltasi nel luogo o accentrata nel luogo, solo che noi pensiamo alle quarantaduemila lettere che hanno ricevuto le società Datini ed altre nel triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca; e alle venticinquemila lettere che da quei tre luoghi, unendosi ad essi altri settanta luoghi, sono partite in varie direzioni.

Abbiamo tutti i registri e copia lettere, che si schierano compatti, talvolta raggiungendo una documentazione parallela fino a cinque, sei

unità, come quelli degli Strozzi, dei Salviati, dei Medici, dei Gondi, dei Capponi, dei Cambini, dei della Casa.

Io proverrò a far parlare questi documenti, schierando le voci loro accanto a quelle che sono state udite e captate molto valentemente dagli archivi dell'area di origine; un'area, appunto, che non bisogna definire per la sua base originaria di partenza, ma che bisognerà definire, direi, per le sue dilatazioni persistenti, durevoli (dilatazioni che in alcuni casi possono anche avere significato semplicemente occasionale). È appunto con il passare del tempo — a seguito di avvenimenti di grande portata, in primo luogo, s'intende, quelli politici, ma anche quelli più squisitamente economici: così ciò che è accaduto nel terreno dei trasporti nella parte finale del '300, le scoperte, ciò che si è verificato nel terreno della banca e nell'assicurazione, sempre in quella parte finale del '300 — che dobbiamo vedere che cosa è avvenuto relativamente alle aree nuove, a quelle aree che si sono manifestate con elementi di rilievo, per stabilire se esse hanno influito sulla nostra, e se vi è stata un'azione reciproca. Che cosa accadde, ad esempio, nella nostra area quando si affermarono quella andalusa, quella castigliana, la portoghese, la normanna, la brettone, ecc.?

Per fare questo (naturalmente nel più breve tempo possibile, Signor Presidente) io dividerò la trattazione partendo da una localizzazione all'interno dell'area di origine, con il guardare ai pilastri di quest'area, cioè al triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca.

Come ho già messo in evidenza, e meglio di me ha sviluppato il tema Mario Del Treppo, queste tre piazze hanno caratteri peculiari: una sta a sé, la piazza di Barcellona, le altre due sono molto simili.

La piazza di Barcellona (anche se attivissima nel suo porto, nei suoi magazzini, nella sua *locha*, ecc.) è stata prevalentemente una piazza dirigente, una piazza, cioè, che non costituisce un nodo di affari di grande volume, ma che guida gli affari, comanda, predispone in altre piazze, e dove si concludono in misura molto maggiore che nelle altre, con prevalenza su tutta l'area, le operazioni finanziarie, le operazioni assicurative e persino quelle di noleggio a distanza: si stipulano per esempio a Barcellona noleggi per un viaggio dalla Tana all'Ecluse, al porto di Bruges. È una piazza dirigente anche perché il suo retroterra non era molto vasto, serrato a Nord e a Nord-Ovest dalla catena dei Pirenei; e perché era una piazza popolata di aziende quasi tutte rappresentatevi con la loro casa madre. Soprattutto dobbiamo ricordare che era una piazza di studio. Tutte le

aziende che avevano sede a Barcellona, erano quelle che assolvevano al compito rilevantissimo dello studio, della programmazione, diremmo oggi della operazione. Infatti, se noi studiamo i documenti partiti da Barcellona — rispetto a quelli di Valenza e di Maiorca —, notiamo un addensarsi di nessi, un numero di notizie e d'informazioni ben più vasto che nelle altre. Così per esempio si danno nei documenti barcellonesi tutti i dati che possono interessare il fenomeno della navigazione, ai fini della valutazione del rischio per le assicurazioni. Le navi vengono descritte come tipo e nelle loro attitudini a sopportare i vari pericoli; e persino si narra delle attitudini, delle qualità del capitano. Ricordiamo che fu Firenze (secondo quanto risulta da una documentazione genovese; ma di ciò ho avuto conferma studiando naturalmente i documenti fiorentini) ad allargare il rischio assumibile in un'assicurazione marittima con il considerare fra l'altro la baratteria del padrone. Il padrone viene quindi studiato perché con le sue qualità è una componente del rischio, di questo rischio ora più delicato ad assumersi, perché viene considerato in misura ben più ampia.

A Barcellona, oltre questo impegno nel seguire i fenomeni della navigazione, notiamo un grande impegno nel seguire le vicende finanziarie dei mercati. E anche qui notiamo un ampliamento di grande riguardo: l'opera d'inserzione, che Barcellona ha compiuto, di una piazza finanziaria assolutamente sconosciuta fino ad oggi per quelle epoche, la piazza di Siviglia, la quale risulta per la prima volta fra le quotazioni dei cambi nell'anno 1396. Senza dover aspettare, dunque, la fine del XV sec., Siviglia s'inserisce nel sistema cambio-bancario di tutto il Mediterraneo, di tutto l'Occidente. La riprova l'ho trovata leggendo le lettere di Siviglia; a partire dall'anno 1400, Siviglia quota la piazza di Barcellona, la quale la riconnette alle piazze del Mare del Nord, a quelle dell'Italia Settentrionale ed anche a quelle del Levante, perché quota, oltre quella di Costantinopoli, anche la piazza di Alessandria di Egitto.

Grande piazza finanziaria, dunque, e sede di aziende impegnate anche nelle operazioni bancarie. Possiamo dire operazioni bancarie, perché vi è un altro particolare, che ho trovato qualche mese fa, e cioè che anche a Barcellona si praticava lo sconto commerciale. Questo risulta in maniera indubbia da un particolare di imperfezione dei titoli di credito dell'epoca, e cioè che essi, a differenza di quelli di oggi che sono tutti astratti, molto spesso denunciavano la causa dell'operazione. Così viene denunciata qualche volta nelle lettere di cambio una fornitura di merci che costituisce la

provvista dell'operazione stessa. A questo proposito dirò che la regoletta che ho potuto ricavare dall'utilizzazione di questi documenti è la seguente. Quando noi apprendiamo che la lettera di cambio ha seguito lo stesso senso, lo stesso itinerario della merce, essa è servita da una operazione di sconto; mentre se la lettera di cambio fosse partita dal luogo destinatario della merce per tornare in quello emittente, essa avrebbe costituito un puro e semplice strumento di cambio, o meglio di pagamento a distanza.

Quello che è importante è vedere che le tecniche italiane, molto progredite in parecchi campi, a maggior ragione lo erano in questo cambiario-creditizio. Ebbene, noi vediamo che la lettera di cambio, giustamente tante volte considerata, è adesso presente in questa piazza come strumento di credito. Senza dire che sulla piazza di Barcellona si sono verificate le più antiche girate, e che certamente qualche traccia hanno lasciato, se non altro perché il trattario obbligato al pagamento della lettera di cambio girata ha dato ordine di pagarla a banchieri locali e specialmente, dopo il 1401, alla Banca pubblica della città (nata appunto nel 1401), che noi possiamo studiare compiutamente. Infatti ho dato incarico ad un giovane collega dell'Università di Barcellona di studiarla attraverso la documentazione del suo cliente, la Compagnia Datini di Barcellona.

Le altre due piazze sono piazze eminentemente operanti, piazze dove si svolgono praticamente le operazioni. Vi è da dire di più: che una buona parte delle merci pervenute a Barcellona, o partite da Barcellona, seguono il tratto che s'incentra sul suo porto, seguono un viaggio disimpegnato da piccole unità locali perché appunto gli annodi principali avvengono nei porti di Palma e di Valenza. Basta pensare alle correnti di traffico tra il Mediterraneo centrale e il Mare del Nord per rendersi conto delle operazioni di tal genere, quelle cioè che non elevano la loro linea di svolgimento sino ad arrivare a Barcellona, ma che la contengono in quei due porti, dai quali poi si compie lo smistamento.

A mia modesta opinione, lo studio della funzione della piazza di Maiorca come piazza di smistamento è molto utile per poter comprendere bene la coesione operata di tutte ed in tutte le aree del Mediterraneo occidentale, e, da questo punto centrale così vivo e vigoroso, la connessione con le piazze del Mare del Nord e le piazze del Mediterraneo orientale. Vi è di più. Vi è un'area quasi sconosciuta fino ad oggi, ed impenetrabile (com'era impenetrabile a tutti gli operatori del Mediterraneo centrale, fra cui gli Italiani): la Barberia, che si sta sempre più rivelando sorgente

di beni quanto mai interessanti. Per circa i due terzi delle merci che uscivano dalla Barberia — cioè dai porti compresi, muovendo da est (lasciamo stare Tunisi, che aveva rapporti anche con Napoli, con Pisa, con Genova, persino con Venezia, oltre che con la Sicilia, la Sardegna e la Provenza) da Bougie, da Bona, fino ad arrivare all'odierna Melilla, cioè ad Alcudia, e passando quindi per Cherchel, Djidjelli, Orano, Mostagalla, Algeri, Honaïne e via di seguito; e persino dal Marocco atlantico, cioè da Safi, da Azemmour, da Casablanca — si avevano navigli che confluivano in quel punto che direi centrale del Mare Esperio. L'altra parte faceva capo, in ordine decrescente per volumi, a Valenza, ad Alicante, arrivando persino a Lisbona. Ma importanti erano soprattutto Maiorca e Valenza. I carichi di merci sbarcati a Maiorca sono semplicemente imponenti. Nel solo anno 1399 io ho contato 92 navi venute da quei luoghi. Conosciamo inoltre sempre il carico, perché questa è la caratteristica del tipo documentale da me utilizzato, il documento commerciale: di penetrare nel dettaglio il più possibile. Quasi mai alluderò ai beni, che son tutti conosciuti: in questo caso è da dire dell'abbondante gettito di grano, di lana, di pelli, di grana cocciniglia, di cera, di datteri, di allume e persino di seta.

Da Maiorca si attua la redistribuzione su arco giro. Ecco la espressione esteriore della funzione, direi in termini geometrici, di Palma di Maiorca: distribuzione, ridistribuzione su arco giro. Una merce, per esempio, che veniva da Est, poteva anche ritornare verso Levante andando a finire a Genova o a Porto Pisano. Ed una merce che veniva da Ponente per via di Gibilterra, in un viaggio che faceva scalo appunto a Maiorca senza salire a Nord, poteva tornare indietro fino a Malaga. Quindi ripercorrere per un settimo il tratto Bruges-Maiorca.

E Maiorca è l'elemento che salda nella maniera più efficiente le sponde Est ed Ovest, Nord e Sud di questo bacino; il quale bacino poi concorre a riconnettere con l'altro del Mediterraneo, come ho detto, e con il Mare del Nord; perché una grandissima parte dei traffici diretti dal Mediterraneo centrale al Mare del Nord fa scalo a Maiorca. Solo occasionalmente, solo per qualche anno, vi sono periodi di estromissioni, di guerre. Così nel 1401 quel porto viene chiuso ai Veneziani e ai Genovesi. E come sempre, quegli operatori che tutto studiano, che tutto conoscono e che tutto hanno predisposto, ripiegano con estrema disinvoltura su un altro luogo, che è Ibiza, dove le saldature, le connessioni avvengono sempre con prontezza.

Queste dunque sono le piazze operanti al più alto livello. Relativamente a Valenza, devo aggiungere il particolare che essa assai più di Barcellona aveva un retroterra, ed andava sempre più rinforzandolo con l'estenderlo: il retroterra di Castiglia, come precisò, ricordo, Ch. Verlinden al primo dei Congressi della Corona d'Aragona, al quale ho avuto la fortuna di partecipare, quello di Saragozza nell'anno 1952. Lo vediamo, questo, ad esempio, agli inizi del '500, quando la Castiglia, molto sviluppata, ha fatto sviluppare ulteriormente Valenza. E Valenza predomina su Barcellona. Ma su questo punto ritornerò dopo, se ci si rientra col tempo.

In questi tre pilastri naturalmente, data la loro rilevanza, operano soggetti numerosi, assortiti. Da parte forestiera, i soggetti italiani in gran numero. Con precedenza i Genovesi, affiancati dai Pisani, dai Lucchesi, dai Fiorentini e poi dai Veneziani. Ma la presenza subisce naturalmente delle oscillazioni, dovute a tecniche nuove ed ambizioni diverse. Così per esempio i Veneziani, che sono presenti in numero discreto sino alla parte finale del '300, cominciano ad abbandonare queste zone, perché si collegano ad alcuni mercanti toscani del posto. Così per esempio i Pazzi, i quali servono in continuazione Francesco Corner e Alvise Da Molin; così le aziende Datini. Sembra quasi una reciprocità per la concessione di un altissimo numero (e molto voluminoso per il giro di affari) delle presenze fiorentine a Venezia.

Quanto ai metodi, è già stato messo in luce quello tipico del luogo, tipico di ogni città di mare cioè la commenda. Ma per le città che stanno all'esterno, ed in questo caso in ispecie, le città dell'entroterra, vi è l'istituto affine, quello che uno storico del diritto lo Scialoia ha chiamato commenda di terra, per evitare la confusione cui avrebbe portato il nome accomandita dato a questo istituto a Firenze: la confusione con la società in accomandita, che si appalesa soltanto, almeno per gli esemplari che ho potuto fino ad oggi incontrare, nel 1532, quando Filippo Strozzi crea una società in accomandita per operare a Siviglia, e le due che aveva ad Anversa e a Lione, società normali di compagnia, le trasforma pure in questo tipo di società. La accomandita, cioè la commenda, l'associazione in partecipazione, è attuata in maniera frequentissima dalle grandi aziende fiorentine e in parte anche da quelle lucchesi. Noi possiamo ben dire che non vi è stata grande società fiorentina, fra quelle che avevano una succursale, una consorella in quell'area, a non essere impegnata in tal modo, attraverso solidissime accomandite, in tutti i territori dell'Aragona.

Vi è poi il procedimento del baratto, messo pure così ben in luce da Mario Del Treppo, che si ritrova ancora nel 1400. Gli operatori milanesi, per esempio, con i panni di Milano e soprattutto con quelli di Monza, ottengono lana a Maiorca, a Valenza e a Salsadella. Ma per penetrare nel Maestrazgo, essi fanno capo ai mercanti toscani, i quali, fra i forestieri, hanno assunto una specie di monopolio nella raccolta ed esportazione delle lane di quella regione (di cui dirò portandomi un poco all'interno).

Passando alle infrastrutture, c'è il problema della flotta, della navigazione, dei trasporti in genere. I dati sulla consistenza della flotta si fanno sempre più numerosi e mi sembrano quasi completi, se non insorgesse un piccolo dubbio circa la fonte da cui provengono.

L'atto notarile è un documento ideale per lo studio dei fenomeni economici, però bisogna ricordare che non tutti gli operatori facevano ricorso al notaio. Dalla seconda metà del '300 i Toscani lo hanno abbandonato quasi del tutto — a meno che non vi fossero costretti, come è accaduto qualche volta in Catalogna, qualche volta a Genova. Gli stessi Veneziani, dalla fine del '300, non vanno più dal notaio, tranne che per le transazioni nelle colonie egee e del Mar Nero. Vi è anche un altro particolare, quando si tratta di fonti ufficiali. Questa considerazione mi viene suggerita dall'esame comperativo che ho fatto fra i dati del « Drictus Catalanorum », mirabilmente pubblicato dall'Istituto di Geo Pistarino, e quelli delle lettere dei mercanti. I mercanti presenti a Genova, dove vigeva questo istituto e dove perciò s'è concentrata questa documentazione, mi hanno fatto appurare che vi erano delle evasioni per almeno un terzo del totale.

Attraverso le lettere veniamo a conoscere talvolta alcune navi per intero. La documentazione, specialmente quella Datini, è serrata. E a parte il fatto che è serrata relativamente alle lettere partite da Genova, che diffondono per il mondo tali notizie, è serrata anche per un'altra ragione: direi per un concorso delle lettere scritte altrove, dato il costume di allora di ribaltare le notizie. Così noi possiamo colmare qualche lacuna che si verifica nelle lettere sopravvissute di Genova perché il mercante ha dimenticato o omesso di fornire una notizia; possiamo colmare tali lacune con una lettera partita, ad esempio, da Bruges, con una lettera partita da Pera, con una lettera partita da Barcellona, che ritrasmette la notizia ad essa azienda pervenuta.

La flotta che ho potuto ricostruire dai documenti commerciali è

notevolmente maggiore di quella che risulta dagli altri tipi di documenti. Questo, quanto alla consistenza; e quello che ho detto per la consistenza vale anche circa le esplicazioni, cioè circa le presenze nei vari porti; senza dire che vi è ancora da considerare il tonnellaggio di queste navi.

Vediamo già agli inizi del XV sec. alcune navi catalane di grossa portata. Gherardo di Dono — il nome è italianizzato, e non so come può suonare in catalano; ma questi nomi sono noti a Loro più che a me — arriva a costruire navi di 1200 botti. Ho potuto fare una piccola statistica, che spero di poter pubblicare presto nell'« Anuario de estudios medievales » (1), in base ad un prezioso documento fiorentino del 1472, sulla consistenza delle navi maggiori, catalane e valenzane, barcellonesi e maiorchine, che frequentavano il porto di Livorno. Ve ne sono ben dieci di tonnellaggio superiore alle 800 botti: una flotta notevolissima, impegnata su tutti i mari.

Sono ben noti gli impegni nel mar di Levante, impegni molto importanti, impegni, perciò, ai quali si prestava molta attenzione. Studiando, in occasione di un congresso di storia marittima tenuto a Beyrouth nell'anno '66, il movimento appunto del porto di Beyrouth (e si può studiare, anche se da Beyrouth non abbiamo che 18 lettere veneziane del tardo '400; ma io mi riferisco agli anni a cavallo del 1400), ho trovato nell'anno 1402 o 1403, non ricordo con precisione, la presenza di ben dodici navi catalane. Bisogna infatti tener presente che le navi che andavano in Levante non avevano tutte capolinea di partenza Barcellona, ma molte partivano da Valenza e più ancora da Palma di Maiorca. Ho considerato perciò questi navigli non nel luogo di partenza — in questo caso avrei dovuto sommare i dati relativi a tutti e tre i porti del triangolo —, ma nel porto di arrivo di Beyrouth. È un numero notevole. E bisogna notare a questo proposito un altro particolare: che nelle stive delle navi diciamo genericamente catalane, che frequentano il mare di Levante, viaggiano, per il 90 % almeno, merci sotto azione della stessa nazione; mentre nelle navi che vanno nel Mare del Nord il carico spettante ai Catalani è appena del 40 % — 33 % (due quinti — un terzo). Il resto è essenzialmente di operatori economici delle città italiane, — Firenze, Lucca, Milano in netta prevalenza —, ma spesso anche i Genovesi e qualche volta i Veneziani. È il documento commerciale che permette sempre di entrare nella stiva della nave, e quindi consente allo

(1) Il lavoro non venne mai pubblicato [n.d.c.].

studioso di far questa distinzione nell'attribuire il colore della nazionalità a due atti che sono ben distinti: l'atto principale, e l'atto della navigazione, che è un atto di ausilio rispetto all'atto di scambio. Bisogna procedere quindi con cautela nel collocare l'atto di scambio secondo il colore dell'atto della navigazione, ad evitare quello che è stato scritto qualche volta, cioè che tutto il commercio marittimo italiano nel Mare del Nord era in mani essenzialmente genovesi e veneziane. Questi documenti ci fanno invece conoscere una composizione diversa del carico rispetto alla nazionalità, e fra l'altro fanno emergere (lasciamo stare la Toscana, perché questo è già più noto) la porzione milanese-piacentina, che è notevolissima. Commercio marittimo è una cosa, servizio di trasporto, servizio navale è un'altra.

Questi documenti, come ho detto, ci mostrano una flotta catalana rilevante, che non ha quasi mai — e questo è stato messo bene in evidenza — servizi statali alla maniera veneziana, per quanto nel 1405, vedendo i grandi impegni dei Fiorentini sulle navi catalane, e desiderando averli meglio, lo Stato aveva deciso di istituire una muda, un servizio di galee alla maniera veneziana, che poi non fu attuato. È la navigazione libera, comunque, che è di grande rilievo. E, oltre che sulle due grandi braccia di distensione dell'area, integrata da quella di Levante e da quella del Mare del Nord, dobbiamo vederla nell'interno del Mediterraneo e soprattutto nei rapporti con l'Italia, arrivando a risalire l'Adriatico. Che ciò sia avvenuto nei momenti tempestosi della guerra di Chioggia (mi scusino se qualche volta indietreggio nel '300), si può anche giustificare. Dopo, però, ci sono navi catalane che salgono frequentemente ad Ancona, e navi che vanno sino a Venezia. Ma il grande porto, fra quelli italiani, che interessa i Catalani, è Porto Pisano, e poco dopo quello genovese. È da notare infatti che attraverso questi due porti operatori economici catalani mandano merci a Venezia; perché, contrariamente a quello che è stato sostenuto, la viabilità interna era molto sviluppata, e specialmente nel '400, a seguito di un avvenimento verificatosi in tutti i trasporti di cui farò cenno. Perciò si valicava facilmente l'Appennino, e altrettanto facilmente su un tronco di trasporto marittimo se ne innestava uno terrestre, con rottura di carichi e piuttosto difficoltoso. Però lo si faceva spesso. Si faceva anche — è questo il fatto più notevole — per merci non ricche, perché — nonostante emerga qualche incertezza, messa così bene in luce dal collega Del Treppo, relativamente ai trasporti catalani — alla fine del Trecento si è verificata una vera e propria rivoluzione dal punto di vista economico nel terreno dei

trasporti, che ha aperto la strada al commercio di massa, e che permette la circolazione di tutti i beni su qualsiasi itinerario.

La cosa è tornata di particolare giovamento alla nostra area, perché la nostra area — o immediatamente, o per accessioni abbastanza vicine, come quelle che si verificano nella parte meridionale della Penisola — produce molti beni non ricchi. Naturalmente questi beni vengono ammessi a circolare con disinvoltura economica prima nel campo marittimo, perché nel trasporto marittimo la utilità del servigio di trasporto è ben più ampia. La nave poteva infatti arrivare sino alle 2000 botti, mentre nelle vie interne il mulo arrivava sì e no a mezza botte. Quindi anche un convoglio di venti muli dava un carico totale irrisorio.

Ma questo principio dei prezzi differenziati, cioè adattati alle esigenze mercantili di ogni bene, si diffuse anche nelle vie terrestri. Allora si possono moltiplicare gli itinerari, e alludo a quelli misti. Infatti noi vediamo delle lunghe linee di articolazioni che con facilità salgono fino a raggiungere la base della Penisola italiana, o che la tagliano a metà alla base, costituendo un segmento terrestre, come quello tra Genova e Venezia, avente come antecedente o come conseguente uno marittimo. Vediamo dei trasporti dell'area catalano-aragonese che vanno a Costantinopoli, con l'inserzione di questo segmento. Oppure di un altro segmento: Porto Pisano-Pisa-Firenze-Venezia. E viceversa. Addirittura si arriva all'attraversamento della Pianura Padana, con provenienza da Venezia, non scendendo a Genova, ma valicando anche le Alpi e scendendo in Provenza. Vediamo operatori economici catalani che portavano le merci in Catalogna per Venezia e Marsiglia, o Port-de-Bouc o Arles o Aigues-Mortes.

Tutto ciò significa un grande sviluppo della navigazione; ed è per questa ragione che noi vediamo moltiplicarsi la flotta catalana, che serviva tutte le potenze. Ho detto dei Genovesi e dei Veneziani, ma serviva anche le grandi potenze italiane dell'entroterra. Quindi la flotta catalana esercita un ruolo di grandissimo rilievo nella saldatura fra tutti i Paesi che si affacciano nel bacino occidentale; una saldatura che a guisa di spirale, ma ampliando il giro nel senso, diciamo così, di uscita, coinvolge tutte le località, da quelle del Levante a quelle del Mare del Nord e anche a quelle dell'Atlantico, scendendo sino alla punta finale, al tratto finale dell'odierno Marocco atlantico. La flotta principale è questa; molto più delle flotte di tutti gli altri Paesi di rispetto in questo campo, della genovese, della veneziana, anche della flotta provenzale.

La flotta della nostra area, se noi disponiamo tutte le navi a seconda della loro portata, ha il carattere di un addensamento numeroso di unità nei valori bassi delle portate, a causa della funzione delle due piazze di smistamento di grande rilievo, Maiorca e Valenza (ma ve ne sono anche altre minori). Avviene infatti che le operazioni principali, nella maggior parte dei casi, fanno capo a questi due porti; e successivamente da essi viene operato lo smistamento, con le utilizzazioni di navi leggere. Vediamo nella stessa giornata, una volta undici navi partire da Maiorca per Barcellona: sette da Palma, le altre da Soller. Quasi ogni giorno partivano delle navi, salvo impedimenti del tempo. Una flotta perciò consistente e duttile, che operava molto bene sulle grandi linee, ed organizzata in maniera meravigliosa per tutti gli smistamenti, attuati, ripeto, da tutto un naviglio minore; ed è una flotta che è stata, direi, collaudata, e che ha superato il collaudo in tema di rapidità brillantemente.

Si è scritto spesso che la flotta catalana non era di grande efficienza, di grande velocità. Qualche volta, effettivamente, nelle considerazioni che fanno i mercanti accingendosi a valutare il rischio di un servigio di trasporto, allorché, precisamente, considerano il mezzo che deve attuarlo, essi dicono che la tale nave, la tale altra è un po' vecchia, ecc. Ma si tratta degli itinerari meno importanti. Per i viaggi più lunghi, invece, impiegavano le navi più efficienti. Comunque a me sembra di non poco conto la constatazione che almeno una trentina di volte nell'osservazione contenuta in venti anni, alcune navi catalane hanno superato il percorso da Maiorca, qualche volta da Barcellona, a Genova o a Porto Pisano in appena tre giorni; e qualche volta anche nel senso inverso. Questo tempo è davvero un record, e spetta tutto alle navi catalane. Abbiamo, s'intende, i tempi delle navi genovesi. Ma nessuna è mai scesa sotto i tre giorni, tranne il caso di una nave che ha impiegato un giorno e mezzo. E colui che ne dà notizia commenta che la nave ha volato, tanto che pareva un ucoello. Ma era nel viaggio, beninteso, da Ponente verso di noi, e quindi un vento favorevole l'ha aiutata molto.

Con questo importante fattore, con l'ausilio cioè così valido di una navigazione notevolissima, si spiega anche la espansione commerciale della nostra area e quindi le integrazioni di essa con il Levante, com'è stato sottolineato molto bene. Per l'Italia è molto notevole, devo adesso sostenere, la connessione con il Mare del Nord via mare. Ma quando il principio della discriminazione dei prezzi di trasporto si diffonde nelle vie terrestri a

cominciare dal XV sec., noi vediamo un notevole numero di atti di trasporto incanalati sulla via rodaniana, per salire a Nord o per dirigersi a quell'altro annodo di Ginevra, il quale non era soltanto finanziario, ma era nato come annodo mercantile, e che ha il profondo significato di esprimere, direi, una sorta di rivincita delle località dell'interno che erano state svilite specialmente dall'apertura della via di Gibilterra, data la netta superiorità in senso economico del trasporto marittimo su quello interno. Infatti noi vediamo che appunto si può ridare vita — dopo le fiere di Champagne morte da tempo — ad un incontro all'interno, dal momento che l'ostacolo della viabilità interna è superabile onde essa diventa economicamente vantaggiosa. Ginevra, a mio modo di vedere, esprime questo; e Ginevra è un'altra di quelle aree che si unisce, vicendevolmente s'intende, alla nostra; così come sarà di Lione, almeno fino a quando noi seguiamo l'indagine, sino alla prima parte del '500.

Se mettiamo sotto i nostri occhi una carta, possiamo tracciare una linea che va dal Mare del Nord, chiudendosi diciamo ad imbuto quando si raggiunge il Rodano; poi ad Avignone si ha una ripartizione: una linea scende a Barcellona, fino a Valenza. Poi là vi è una continuazione per le comunicazioni verso il Mediterraneo, a cui si vanno aprendo due potenze che emergono dalla fine del '300, Siviglia e Lisbona. Un'altra linea valica il Monginevro (si rimane in terraferma) e arriva ad Alessandria. Poi si hanno gli smistamenti su Genova, su Pisa, e l'altro su Firenze, Roma, Napoli; un altro ancora, in linea orizzontale, su Venezia. Ecco l'ossatura dell'area catalano-aragonese quale si delinea nell'ultima parte del Trecento, e quale continuerà a vigoreggiare anche in seguito. Intorno a questa, poi, c'è l'attrazione dell'area di Levante.

Se andiamo a guardare bene, questi segmenti e queste articolazioni vediamo che corrispondono a quelli delle comunicazioni postali, che non dobbiamo mai trascurare. Infatti è chiaro che le comunicazioni postali fervono là dove ci sono interessi rilevanti. Sono proprio gli stessi Catalani ad organizzare le loro meravigliose scarselle che hanno il loro capolinea a Barcellona (ma hanno sempre il precedente valenzano, che attrae a sua volta, come ho detto, la Spagna meridionale): la scarsella catalana che porta a Bruges, la scarsella catalana che porta a Genova e a Pisa, la scarsella catalana che porta a Venezia. Per il senso inverso, ma che percorre, s'intende, la scarsella catalana, noi possiamo vedere il concorso che danno le altre scarselle, come quella lombarda, la fiorentina, la

lucchese e la veneziana. In queste linee noi vediamo appunto l'ossatura, quello che gli statistici direbbero il movimento profondo di questo sistema ampliato, di queste aree integrate.

Quanto all'interno, guardandolo solo per un momento, ci sono fenomeni mercantili, ai quali del resto ho fatto cenno; e fenomeni industriali, o meglio fenomeni produttivi in genere. Al riguardo dovremmo parlare delle materie prime e dei prodotti industriali. Tra le materie prime abbiamo la lana. L'apporto della lana alle varie industrie, quasi tutte italiane, è stato considerevole, molto più di quanto si sia ritenuto fino ad ora. Basti pensare che leggendo le carte Datini, molto spesso scritte nei posti di produzione della lana, ho individuato 162 centri lanieri compresi nell'area valenzano-aragonese-catalana. Da lì c'è l'addentramento nel cuore del Maestrazgo, Saragozza, Huesca, Molina, Castillejo Romeal e poi Cuenca e Requena: 162 località. Ma più notevole è la quantità di lana prodotta, e l'assortimento. Quantità e assortimento che possiamo studiare molto bene all'uscita dei porti, soprattutto di Valenza e di Tortosa, ma più ancora di Peñiscola, che io penso si possa definire il maggior porto di esportazione delle lane che esista nel Mediterraneo, essendo i carichi più rilevanti di quelli che vengono imbarcati a Tortosa ed a Valenza. Vi sono poi le lane maiorchine, ed infine le lane minorchine, le quali rappresentano per lungo tempo le migliori lane del Mediterraneo, le seconde nel mondo di allora, dopo quelle inglesi. Ma vi è qui una concorrenza: una concorrenza all'interno, cioè nelle basi di partenza, la concorrenza castigliana; ed una concorrenza nelle basi di arrivo, in Italia, come la lana degli Abruzzi, che io vedo nell'ultima parte del '300 presentarsi ai lanaioli fiorentini con un valore pari alle lane maiorchine. E quindi, molte importazioni in Italia vengono frenate.

Vi sono tante altre materie prime e tanti altri prodotti. E l'importanza di tutto ciò è rivelata tra l'altro dal fatto che le grandi società organizzano la diffusione dei loro impiegati in quelle regioni. Regioni che definiscono la materia: oltre che la regione delle lane, come vi ho detto il Maestrazgo, nettamente prevalente, vi è la regione delle semenze. E per semenze si intendevano il riso, il comino, le mandorle, l'anice, che si producevano a sud di Valenza, soprattutto a Cavea, Gandia, Denia, Alcoy. Vi è la regione graniera, della grana, che si trova ancora più a sud, da Coquentaina fino ad arrivare giù ad Alicante. La regione della frutta. La frutta nel significato di allora indicava l'uva passa e i fichi secchi, che si producevano nella zona a nord di Benidorm, come a Polop, e nella zona di Alicante. Sono tutta

una serie di prodotti di grande interesse (a parte sta lo zafferano, che si trova un po' a nord, specialmente nell'area barcellonese): tutti prodotti che interessano l'Italia, il Levante e l'area del Nord. Molto importanti alcune lettere che ho trovato nei copialettere dei Salviati, nei copialettere Cambini dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti di Firenze, dove si parla di una felice connessione tra quell'area a quella del Mare del Nord.

Sempre per l'interno, devo aggiungere altri dati, quelli relativi alla produzione laniera. Basta vedere i carichi partiti soprattutto da Maiorca, di panni maiorchini, di panni valenzani, di San Matteo, ecc., e barcellonesi (i panni barcellonesi sono in quantitativo maggiore) che vanno nel Mar di Levante e che vengono nell'Italia Meridionale. Ma quello che è più notevole è che salgono anche in Toscana; e noi troviamo i panni di Barcellona e di Valenza a Firenze ancora nell'anno 1516. Venivano poi riesportati. Un'altra città dove pure ho accertato un buon traffico di questi panni, che o si consumano nella città stessa o vanno poi nelle Marche, è Perugia. Altrettanto vale per i lanaioli aretini. I lanaioli aretini ed i lanaioli perugini operano la diffusione del panno che si chiamava allora con termine generico « catalanesco » in tutta l'Italia centrale, e lo fanno scendere fino a Roma. Ho potuto calcolare anche il valore dei panni. Ed in alcuni casi vi sono dei panni che raggiungono il valore di trenta fiorini. È un valore notevole, se pensiamo — lasciando da parte quelli fiorentini, che arrivavano a 120 fiorini, e i panni di Bruxelles, i panni di Malines, i panni anche di Lierre, i panni di Diest — che in Italia il migliore lanificio lombardo solo di rado ha raggiunto un valore simile. I migliori erano i panni bergamaschi, seguiti da quelli di Milano e da quelli di Como.

Ritorniamo per un momento al Trecento. Vediamo quello che succede a Genova e a Venezia, allorché sono impegnate nella guerra di Chioggia nel 1379-'80, come queste città vengono rifornite. I mercanti veneziani continuano, con intermediazioni, alcune volte catalane, a rifornire Genova. Reciprocamente, pur essendo chiuso l'Adriatico, il porto di Venezia veniva rifornito da navi catalane e genovesi perché magari s'interpone un mercante milanese o un mercante fiorentino.

Quando insomma vi erano occlusioni o chiusure, i nostri mercanti riuscivano molto sollecitamente a superarle; ed anzi direi che essi, appunto sapendo di questi pericoli, tenevano sempre in efficienza strade varie di deviazione e di integrazione. Ed il meccanismo scattava, entrava immediatamente in opera appena fosse stato necessario.

Il tema che mi è stato affidato avrebbe richiesto tre o quattro giorni. Mi sembra però soprattutto importante il fatto di aver confermato quello che è scritto nelle opere notevoli che ho riferito, e di aver potuto aggiungere qualche cosa, specialmente di dettaglio. Di aver rafforzato quei dati che confermano uno sviluppo della nostra area maggiore di quello fino ad oggi ritenuto, e le sue notevoli integrazioni. A quest'ultimo proposito sarebbe da considerare anche altre aree, come la Castiglia e l'Andalusia, e prima ancora il regno di Malaga. Per Malaga, basterebbe vedere che dopo i Genovesi i meglio accetti sono i Catalani, per i quali sono previste delle tariffe particolari, come ho trovato in alcune lettere scritte da Malaga nel 1402. Ma non abuso più di Loro.

Vorrei chiudere ritornando per un momento al particolare finanziario. Ho già detto che la piazza di Barcellona è un notevole mercato finanziario e che esso si consolida nel '400. Lo possiamo vedere benissimo se studiamo l'attività delle Compagnie Salviati e Borromei di Bruges e di Londra. Ma anche se studiamo l'attività delle aziende veneziane. Una di queste ho potuto conoscere recentemente, ritrovando nell'Archivio di Stato due preziosi quaderni, due « mastri », del 1427 e del 1431 appartenuti alla « Fraterna Soranzo », che compiva dei viaggi — i viaggi sono delle unità economiche complesse — a distanza con la Catalogna. E il « viazio della Catalogna » si aveva spesso. Sarebbero altresì da considerare i libri delle grandi società fiorentine che avevano sede a Napoli alla fine del secolo e agli inizi del successivo.

Ebbene, sul giro conto si dà ordine per iscritto. Ecco il trionfo dell'ordine scritto, che si diffonde anche in quella zona. Scompare il verbo dire, nelle registrazioni; e vediamo che l'ordine è stato dato per iscritto. E in alcuni casi il giro dal proprio conto a vantaggio d'un'altra persona viene effettuato allo scoperto, cioè pur non godendo della disponibilità effettiva. Quindi proprio all'inizio del secolo noi vediamo la diffusione anche in quella zona delle conquiste maggiori del campo creditizio, fra cui questa dello scoperto nel gioco delle operazioni di conto corrente, che è del tipo forse più rilevante dopo quello dell'apertura di credito per fornitura di merci.

All'inizio del '500 quest'area, naturalmente, perde un po' della sua consistenza. Si tratta di una grande comunità economica, che va dal Mar di Levante per tutto il Mediterraneo centrale ed occidentale, involgendo tutta la Penisola Iberica, fino al Mare del Nord. Essa richiama alla mente

quell'altra unità economica del I e II secolo dell'Impero di Roma. Essa però lega popoli diversi, o meglio Stati diversi, senza cioè che vi sia unità politica; è una unità economica realizzata e sostenuta soprattutto in virtù delle forze economiche. In questa coesione, in questa connessione, l'area nostra, che è piazzata quasi al centro, ha esercitato un ruolo decisivo. È un ruolo che s'intravvede assai bene, lo ripeto, in quelle manifestazioni non del tutto esteriori che sono i servizi disimpegnati dal naviglio catalano-aragonese il quale collegando tutti i bacini e tutti i porti di questa zona ha costituito un vero e proprio punto di forza.

La decadenza è male comune. Se quest'area è riuscita ad attrarre attorno a sé tante aree, tante altre, formando tutt'uno, è chiaro che ciò è dovuto al concorso di un'altra sponda, alla sponda italiana soprattutto, vigorosa con le sue potenze in riva allo stesso mare e all'interno. Infatti, quando verso la metà del '500 comincia lo svilimento di tutte quelle città, è chiaro che viene a mancare l'altro appoggio. Inoltre alle spalle di questa nostra area c'è la fioritura di altre potenze, potenze eminentemente atlantiche; mentre una volta il fattore di coesione era quello stabilito dalle potenze medio-mediterrane. Adesso ci sono tutte le forze atlantiche che concorrono allo svilimento della Penisola italiana. Perciò tutta questa zona decade. Ma noi vediamo pur sempre questa coesione delle potenze medio-mediterranee in un'area che è divenuta adesso eminentemente atlantica.

VII

LA LANA DELLA SPAGNA MEDITERRANEA E DELLA BARBERIA OCCIDENTALE NEI SECOLI XIV-XV (*)

In una vasta area geografica che si affaccia sul Mediterraneo e che possiamo racchiudere in un quadrilatero ideale con i vertici in Madrid, Saragozza, Tortosa e Valenza, è compresa la quasi totalità dei centri spagnoli produttori di lana. Di questa figura geometrica possiamo delimitare i confini: il fiume Ebro, nel suo percorso da Saragozza al mare; la strada che collega Saragozza stessa a Madrid; a sud, la via che da Madrid porta a Valenza; ad est, naturalmente, la costa. Ci troviamo così di fronte a lane della Nuova Castiglia, della regione di Teruel, del Maestrazgo, della regione di Castellón e di una piccola parte dell'Aragona, ma che per brevità io, d'ora innanzi, includerò nell'unica denominazione di lane spagnole.

Questa è la zona che io prenderò in considerazione, e che ad ovest è adiacente a quella trattata dalla Collega Pastor de Togneri. Ve ne è, poi, un'altra, a sud, che si sviluppa negli ultimi anni del Quattrocento, attorno a Murcia, che gravita su Murcia stessa e specialmente su Molina de Segura (un'altra Molina, notevolissima, rientra in Castiglia, ma si chiamava Molina de Aragona). Si devono, inoltre, aggiungere le lane baleariche e quelle del mondo barbaresco (dell'Algeria di oggi e del Marocco, oltre che della Tunisia), che esamineremo in seguito. Queste zone e le attività che vi si sono svolte saranno prese in considerazione a partire dal XIV secolo, e quindi, anche sotto questo riguardo vi è una adiacenza alla relazione della

(*) Nel volume degli Atti fu pubblicata soltanto la registrazione della relazione tenuta da Federigo Melis alla Prima Settimana di Studio, giacché l'ampliamento del testo, arricchito da una moltitudine di dati e di elementi nuovi fu bruscamente interrotto dalla sua scomparsa.

Collega, perché qui si tratta di continuare nei secoli: una adiacenza di ordine cronologico, oltre che di ordine territoriale. In particolare io prenderò ad esaminare i problemi dal momento in cui le lane di queste zone acquistano una portata internazionale: e questo avviene soltanto nell'ultima parte del Trecento.

È vero che nel periodo antecedente incontriamo pure lane di questo mondo, di questa zona e anche di Maiorca, su navi dirette a Genova, o a Pisa; ma si tratta di operazioni assolutamente eccezionali. Migliaia di documenti mi danno notizia che non si sono trovate operazioni regolari; anche in fonti pisane — che non sono molto numerose, almeno quelle anteriori al 1350 — noi troviamo di rado importazioni di lana. L'Italia, che è il paese al quale dobbiamo prestare tanto spesso attenzione, perché è il paese che si rivelerà come il più grande consumatore di lana, ancora attorno alla metà del XIV secolo non importava lane in misura notevole. Si può senz'altro affermare che in questo paese — dove si utilizzavano lane nostrane, come ha provato ieri il Collega Gino Barbieri — vi erano delle lane anche buone, come quelle sarde, almeno fino a quando vi fu un intenso stimolo pisano e genovese nell'isola, fino, cioè, alla conquista aragonese della Sardegna, avvenuta nel 1326. I panni pisani che andavano poi in Sardegna, in Sicilia, nell'Italia meridionale e anche in altre zone erano fabbricati, appunto, con lana della Sardegna e della Sicilia, oltre che con le lane maremmane e con quelle di due zone immediatamente a nord e a sud della città, cioè le lane della Garfagnana e del volterrano. Tutti i panni che si producevano in Italia ripetevano, ripresentavano quella condizione di subordinazione dell'industria alla località, al luogo di produzione della materia prima, che ci richiama a quei momenti, a quei motivi di economie così dette chiuse, che avevano sollecitato, ovunque fosse stato possibile, la produzione di materie prime per poterle trasformare nel luogo o in un raggio limitato. Ci troviamo di fronte ad una stretta aderenza, ad una stretta adesione della produzione della materia prima alla produzione del manufatto. Si apre così un commercio internazionale delle lane, con larga precedenza per quelle più ricche, per le lane, cioè, in grado di circolare, grazie alla possibilità che i beni ricchi hanno di sopportare gli aggravi nella e della loro traslazione. La lana inglese era la più pregiata tra quelle che potevano percorrere anche lunghi itinerari: essa ha cominciato a circolare — ma, si badi, per quantitativi non notevoli — alla fine del XIII

secolo. All'inizio del secolo successivo si rileva anche un aumento; ma il grande momento della lana inglese verso l'Italia è la seconda parte del Trecento ed i primi decenni del Quattrocento. Altre lane abbastanza pregiate circolano per le vie terrestri, ma su distanze modeste, come le lane di Borgogna, su cui mi spiace di anticipare quello che diranno i miei Colleghi, anche se io lo faccio avvalendomi di documentazione italiana. Circolano anche le lane di Brisgovia, di buona qualità, che giungono a Milano, per scendere, poi, fino in Toscana.

Le lane che abbiamo chiamato spagnole — secondo la limitazione ricordata all'inizio — cominciano a presentarsi con quantitativi di un certo rilievo in Italia nel Trecento, ma il momento più fiorente si avverte nell'ultima parte del secolo. E ciò, non soltanto perché (almeno dal 1353) non vi sono più contrasti ed espulsioni di mercanti italiani (dei pisani e dei genovesi — che si erano avventurati per primi — seguiti presto dai senesi, poi dai fiorentini, più tardi dai lombardi e più tardi ancora dai veneziani), ma anche perché è il momento in cui le grandi compagnie hanno ripreso la loro attività e la loro funzione viene riconosciuta come valida per lo sviluppo di tutte quelle zone.

Vediamo che si susseguono numerosissimi guidaggi (vale a dire le concessioni del diritto ad operare in quelle zone e la relativa protezione a tutti i convogli nei vari trasporti); si susseguono numerosissime le grandi aziende, o loro filiazioni che, a partire se non altro dal 1375-1380, vi si impegnano fortemente. Troviamo così i Medici, i quali installano a Barcellona una notevole azienda che fa capo ad Andrea de' Pazzi, i Mannelli, gli Alessandri e — tra i fiorentini — mi piace ricordare ancora i da Uzzano e le aziende Datini, aziende a dimensioni medie, ma che a noi tornano sommamente gradite perché esse ci permettono di studiare a fondo luoghi, operazioni ed uomini.

Come si presenta il mondo della circolazione della lana alla fine del Trecento? Si presenta su uno sfondo totalmente rinnovato. Ho accennato che fino alla metà del secolo non potevano circolare se non i beni ricchi. La prova, ormai sicura e che ho cercato di dare varie volte, si fonda sulla cognizione precisa dei due momenti che chiamiamo a raffronto per potere definire quello che giudico un grandioso balzo in avanti, una autentica rivoluzione non soltanto nei trasporti, ma in tutti i mercati, e delle materie prime, e dei prodotti, ovviamente con le relative circolazioni. Ormai ne siamo certi perché, se avevo ancorato le mie affermazioni ai dati

del Pegolotti per il 1330-1335 circa, l'esame poi dei libri delle deliberazioni del Senato di Venezia mi ha fatto appurare che i dati pegolottiani erano stati ripresi da poco tempo e con tutta precisione dalle deliberazioni onde il Senato attribuiva il servizio delle galee, cioè assegnava i viaggi e stabiliva i noli. Rigidità di noli notevolissima, dunque, almeno fino alla metà del Trecento. Riprendiamo quei libri sulla fine del secolo e — anche se Venezia é un po' in ritardo — noi vediamo sugli stessi itinerari, i noli ampiamente differenziati per le stesse merci o per gli stessi gruppi di merci. Sono poi i documenti dei mercanti che ci fanno conoscere tutti i particolari, compresa, infine, la localizzazione rigorosa di questo avvenimento nel tempo, cosa che avviene di rado nella storia. In un Congresso di due anni fa a Bergamo, quando accennai a questo problema della strutturazione, finalmente su linee moderne, delle tariffe di trasporto, mi fu osservato che l'affermazione non poteva essere ancorata nel tempo, perché per altre città, e specialmente per quelle marinare, mancava la documentazione. A parte il fatto che ve n'è moltissima per Genova, per Venezia e per la Catalogna, abbiamo la fortuna di leggere, fra le numerose lettere Datini intorno al 1390-1395, della resistenza che si incontra in Catalogna e in qualche altro centro, ad accordare noli non più rigidi, ma fondati su tariffe differenziate. Sempre in quei documenti si sostiene che tali resistenze si devono superare, perché ormai « così si costuma »: è una consuetudine che si è affermata allora e che ancora si tarda a rispettare. Quindi, noi con tutta certezza possiamo ormai localizzare questo avvenimento sulla fine del Trecento. La differenziazione dei noli di trasporto è un prodotto della attività geniale dei nostri grandi mercanti, che ha permesso — strutturando così modernamente, cioè, alla maniera di oggi, le tariffe di trasporto — la circolazione di tutti i beni, anche di quelli poveri.

Comunque, rimane il fatto che per le materie prime, ed in ispecie per la lana, tale circolazione — lo ripeto — aveva cominciato ad aprirsi ancora prima. Siamo nuovamente debitori al grande mercante ed in particolare alla sua azione, cioè alla sua funzione di studioso di ogni problema, avendo egli intravisto la posizione della lana in tutto il sistema dei beni, specialmente inquadrandola nei prodotti ai quali essa si riferisce ed ai prodotti ai quali essa dà corpo. La materia prima — la lana — deve essere considerata in funzione del prodotto — il panno — che essa offrirà; e così vediamo che alcune lane forestiere, anche se non poverissime (come quelle barbaresche) cominciano a venire in Italia direi con un certo ritmo, con una certa

regolarità. Le prime sono quelle della Provenza. Ecco, poi, le lane di queste regioni spagnole, che si smuovono sotto un'azione mercantile che non comincia soltanto nei porti o negli empori dell'entroterra, ma che risale fino alla pecora. Se ci portiamo in quel territorio, attorno al 1390, osserviamo un numero addirittura impressionante di località che hanno legato il loro nome alla lana, a quella lana che ha circolato per gran parte del Mediterraneo. Si tratta di località, perciò, che hanno avuto un rilievo, che hanno avuto un significato, che hanno disimpegnato un ruolo in tale vasto territorio. La Signorina Cecchi si è assunta il compito di rileggere tutta la relativa documentazione datiniana, in base alla quale ha potuto ricostruire una carta si veda la tavola a p. 250 e l'appendice), che presenta 147 centri lanieri sicuramente individuati, mentre ne rimangono ancora una cinquantina da localizzare. Si tratta di un numero — ripeto — veramente impressionante, specialmente se noi teniamo conto del fatto che fino ad oggi non si conoscevano neppure 20 località; San Matteo, Salsadella, Morella si ripetevano sempre, tutt'al più, addentrandoci, si arrivava a Montalbán e, naturalmente, a Cuenca, a Teruel, ecc.

Ma il notevole non è tanto avere accertato un così alto numero di luoghi che hanno legato il loro nome alla lana circolante in una vasta zona e che, a volte, hanno cominciato a perderlo, magari allo sbarco nei porti; di questi nomi, ne sono rimasti 15-20 con la unificazione che se ne è fatta: o sotto il termine di lane di Aragona, di lane di Castiglia, tutt'al più lane di Teruel, di Cuenca, del Maestrazgo e qualche volta lane di Valenza; anzi dirò che dopo il 1420 noi troviamo quasi sempre l'impiego del nome di Valenza per tutte le lane della regione di San Matteo o di quelle finitime. Il notevole invece è di esaminare la penetrazione in questi centri e vedere se si tratta di luoghi veramente efficienti, intendendo per efficienza del luogo non tanto l'accentramento di lane, ma la validità come punto di partenza (ecco la canalizzazione dei prodotti verso il commercio, di cui ha detto Charles Verlinden). La fortuna ha voluto che si salvasse l'Archivio Datini, con tutte le lettere scritte sul posto, ma soprattutto le lettere scritte da operatori che potevano così lasciare una impronta della loro attività. Questi uomini, osservatori attentissimi, veri esponenti dell'umanesimo anche in questo campo, cominciano l'azione di studio dai porti, risalgono attraverso informatori e, poi, si dotano di elementi propri delle aziende: le filiazioni, con le quali raggiungono le località che intanto sono emerse, che si sono affermate come centri di rilievo e che diventano via via permanenti.

Leggendo poi le carte Datini noi non veniamo a conoscere soltanto l'attività svolta dalle aziende di quel « sistema », come si è voluto obiettare per minimizzare la portata di questo Archivio, peraltro mai abbastanza studiato, ma veniamo informati sull'attività di tante altre aziende e soprattutto veniamo ad apprendere che, ad esempio, quando in soli 20 mesi, da un solo centro, sono stati incanalati verso l'esportazione 20.000 fiorini di lane, questi 20.000 fiorini appartenevano alle aziende Datini in via definitiva appena per il 10 %: il resto era di fiorentini, di pisani, di genovesi, di veneziani, di milanesi e di linguadocensi.

Le aziende di grandi dimensioni avevano delle filiali in queste regioni spagnole: soprattutto a San Matteo, ma anche a Morella e, più in là, a Teruel e pure nell'interno, fino a Montalbán. Per lunghi periodi, poi, dislocavano anche altri uomini — dopo la fase dell'approvvigionamento — nei punti nevralgici della circolazione, e tra questi, di massimo interesse, è Escatrón sull'Ebro, dove affluivano lane addirittura dall'interno di quella zona. Da questo centro le lane giungevano poi per via acquea a Tortosa, dove trovavano le navi, tra le maggiori, sulle quali venivano imbarcate per la traslazione principale verso l'Italia e la Provenza. Così, per esempio, la Compagnia Datini vi preponeva un uomo fisso; potrei fare i nomi di 4 o 5 persone, ognuna delle quali aveva il compito preciso di percorrere tutta la zona. Questa persona a tale scopo destinata faceva poi leva sugli elementi locali, i quali si mettevano in contatto con quelli della periferia, creando così una organizzazione capillare meravigliosa. Gli elementi locali ed i propri si muovono, agganciano gli estimatori e con questi vanno a saggiare le lane nelle varie località, così da giustificare l'acquisto fatto sulla pecora due o tre mesi prima della tosatura, come abbiamo visto fare in Inghilterra, in Provenza e in qualche altra zona. L'acquisto sulla pecora (prova della perfetta conoscenza che questi uomini avevano della lana) era molto delicato, dal punto di vista del pagamento, perché, specialmente nei primi tempi, le popolazioni locali non avevano sufficiente fiducia nei « nostri »: ecco la necessità di un acconto, come confermano, nelle lettere, le richieste di notevoli somme per contanti (si arriva a 3.000 fiorini in una volta) allo scopo di avere pronta e conveniente la disponibilità di danaro. Pertanto solo quelle aziende dotate di tali possibilità riusciranno, specialmente nei primi tempi, ad attrarre a sé le persone e, perciò, le cose fino a quando arriveranno a convincere i fornitori della bontà e della opportunità della intermediazione bancaria, da cui promana la scrittura, la detta di banco, in

base alla quale le operazioni verranno sempre più frequentemente regolate. Più notevole è, poi, l'intervento della lettera di cambio che, ad acquisti di lana conclusi, permette il pagamento in totale, anche per importi rilevantissimi.

Le lane — ho detto — vengono comperate addirittura prima della tosa e convogliate in vari luoghi, da dove mano a mano confluiscono non sempre verso lo stesso porto o meglio porticciolo, ma anche verso altri centri intermedi, che le avvieranno al mare. Numerosi sono i porti di accentramento: così, Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Oropesa, Castellón, Burrana e fino ad Almenara, cioè, nei pressi di Valenza. In tutte queste località noi vediamo arrivare le lane delle varie zone, ma prima che si pervenga alla conclusione degli affari, i dirigenti — questi studiosi dei problemi economici, e non soltanto economici — hanno ricevuto tutte le notizie, con i costi e le quantità ottenibili sulle varie e l'indicazione del prezzo della lana nel porto di imbarco. A questo proposito, sempre nell'Archivio Datini di Prato, troviamo dei quadri meravigliosi arricchiti da una indagine completa e da una accurata sintesi, come ad es. in una lettera (1) nella quale il mercante afferma che se si continuerà a praticare questi prezzi, ai quali i nostri comperano le lane (prezzi che si sono rivelati convenienti nell'ambito della produzione e della circolazione) la popolazione dedita all'allevamento, i pastori ed altri si sentiranno invogliati e finiranno, entro due anni, con il raddoppiare quasi la produzione ed anche con il migliorarla, perché finora essi l'hanno piuttosto trascurata.

Dopo quattro anni da questo giudizio di sintesi, possiamo vedere la realtà dai documenti diretti: ho già accennato che dopo 20 mesi (uno dei tanti periodi di gestione dei quali riferisco, dal marzo 1397 al dicembre 1398) noi assistiamo alla compera, fatta dalla sola agenzia datiniana di San Matteo, di 20.000 fiorini di lana, che è una somma considerevole, tanto più se teniamo presente i numerosi e cospicui ulteriori acquisti effettuati negli altri mercati dell'interno ed anche nel grande mercato di Valenza. Queste sono solo lane del Maestrazgo, con addentramenti nell'Aragona; vi è, poi, tutto il getto di lane di Castiglia, che fanno capo direttamente a Valenza,

(1) Alla Mostra che il Prof. Melis organizzò nei locali dell'Archivio Datini di Prato, per l'inaugurazione dell'Istituto internazionale di Storia economica « F. Datini », dedicandola, appunto alla « lana », furono esposte due lettere, delle quali una è riprodotta in F. MELIS, *Documenti per la Storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972, doc. 12, p. 164.

anche se qualche volta, quando questa città è impedita o l'altro porto di smistamento — Maiorca — è chiuso ai nostri (come nel 1400 e nel 1401), si ripiega su Iviza e addirittura su Cartagena, allorquando il re concede l'uso di quest'ultima base ai veneziani, i quali subito ne informano i fiorentini. Vediamo, così, entrare in funzione Cartagena come porto delle lane non solo della Castiglia, ma anche di quelle della zona centrale, tra il Maestrazgo e la Castiglia stessa. Sono tutti elementi, anche questi, da tenere presente e specialmente il particolare che se talvolta una disposizione, pure rigorosa, quale un decreto, una grida reale (come si chiamava allora). sembra chiudere una strada o un porto, i nostri mercanti, riescono ugualmente, con deviazioni già studiate e per le quali hanno sempre pronti ed efficienti gli elementi, a superare qualsiasi divieto. Quantitativi di lana, perciò, ingenti, questi della fine del Trecento, che sono certamente il frutto della penetrazione mercantile, degli stimoli che da essa sono venuti, fino a raggiungere l'allevamento, sempre più sollecitato da una larga, consistente richiesta che viene da lontano e che è in mano di uomini sicuri, sicuri soprattutto perché essi sono dei valenti mercanti.

Dove si dirigono queste lane? Dai porti minori che ho detto esse vengono trasferite ai porti maggiori. Fra i primi, un solo porto resiste: è il porto di Peñíscola, così ben situato, all'estremità, di una penisoletta, subito a sud di Benicarló, e nel quale fanno scalo anche navi di portata di 600 botti. Ma, di solito, il viaggio delle navi « alle lane » consisteva nel giro della « costiera », cioè, di quel tratto che va da Valenza a Barcellona. Le navi che vengono da Maiorca e da Minorca con il carico di quelle isole preferiscono gli scali di Peñíscola, Tortosa e qualche volta Barcellona, dove non caricano quasi mai lane. Infine, il vero e proprio viaggio, che ci porta a considerare le località di smercio. Ho già fatto cenno alla Linguadoca, che si serve di lana propria (tema, questo, che verrà affrontato più ampiamente dai Colleghi francesi), anche se per quantitativi irrisori, importandone molta dalla Provenza, dalla indicata zona dell'entroterra spagnolo e soprattutto da Maiorca, che è collegata a Perpignano dalla situazione politica. Vi è un grande mercante di Perpignano, tale Tequin che si occupa anche di questa attività: un mercante meraviglioso, che direi completo, anche armatore di navi su lunghi itinerari, come tra Collioure e Beirut, Collioure e Costantinopoli, interessandosi pure ai collegamenti con il Mare del Nord. Di Maiorca non si conoscono con precisione le località di produzione, mentre di Minorca sappiamo di Mahon, Mercadal, Alayor, Ciudadela, che

sono anche località da dove le lane partono, particolarmente da Ciudadela stessa. Si deve ricordare che le lane di Minorca sono le migliori, seguite da quelle di Maiorca e, poi, da quelle del Maestrazgo, che variano in un intervallo come da 80 a 100, mentre se poniamo il massimo valore delle lane dell'entroterra a 100, quelle di Maiorca si collocano su 120-125 e quelle di Minorca balzano a 160-170. Ho già avuto modo di dire che le lane di Minorca sono di valore quasi uguale a quelle della Brisgovia ed a quelle della Borgogna, mentre la lana provenzale (almeno nelle valutazioni delle nostre piazze più importanti, quali Milano, Venezia, Genova, Pisa e Firenze) è di qualità inferiore.

In Italia il più grande porto alla importazione di lane, in assoluto, è Porto Pisano o Livorno (che, intanto, sta nascendo) e non perché le mie fonti siano prevalentemente toscane, ma perché bisogna ricordare che Pisa non è soltanto il porto della Toscana, come si è sempre ritenuto, o almeno troppo spesso ritenuto. Pisa, ancora prima che perdesse la flotta alla Meloria, si era costituita un entroterra su tutta la Pianura Padana, che serviva, da un lato, fino ad Alessandria, percorrendo il Po da Piacenza e, poi, il Tanaro, e, dall'altro, fino a Venezia, raggiunta spesso per la via di Firenze e, quindi, Ferrara, con imbarco delle merci a Francolino (il porto di Ferrara sul Po) o attraverso il passo della Cisa, e, cioè, penetrando nel cuore della Pianura Padana. Il grande mercato di Pisa, nel quale essa si è inserita, è la Lombardia centrale, paese che chiede insistentemente lana e di qualità pregiata, oltre, naturalmente, la lana « francesca », ossia, inglese. Un'altra strada mista mare-terra, seguita da Pisa per collegarsi a Venezia, era quella che portava ai porticcioli che stanno tra Ancona e Ravenna, ove le merci venivano imbarcate su navi di minore tonnellaggio. Pisa è il porto all'importazione di maggior rilievo; seguono quello di Genova e, poi, quello di Venezia; ma i porti — come ho detto — devono essere considerati nel loro entroterra e, cioè, risalendo alle zone che da essi vengono servite. Così, per esempio, Venezia è un grande porto all'importazione delle lane; ma, almeno fino agli ultimi anni del Trecento, questa materia prima non serve che in piccola misura le industrie locali: è solo più tardi che si avranno delle grandi importazioni. Venezia smista all'interno ad opera spesso di operatori non veneziani; d'altro lato, gli stessi mercanti veneziani fanno capo alle grandi aziende fiorentine nei centri lanieri che ho ricordato. Così, le due maggiori aziende che mi è riuscito finora di vedere (e le ho viste attraverso documenti veneziani: fra l'altro, le 7000 lettere Datini scritte da

Venezia, di cui 1800 per mano di veneziani) quella di Antonio Contarini e l'altra di Francesco Corner, si servono delle grandi aziende fiorentine con le quali, naturalmente, collaborano in fatto di navi; ma spesso sono i fiorentini a portare con navi catalane, anconetane o con navi della navigazione libera le lane a Venezia: la circolazione interna, naturalmente, viene localizzata se noi prestiamo attenzione ai lanifici, ai centri lanieri.

Non starò qui a dire di tutti questi centri, poiché ne parleremo quando si tratterà della fase industriale e quindi del commercio dei relativi prodotti; ma accennerò ad un particolare, cioè, alla sensibilità e alla importanza che hanno rivestito alcuni mercati che sono stati qualche volta trascurati o per i quali una indagine del genere non si è potuta fare, per insufficienza delle fonti. Si pensi che Monza, a 12 chilometri da Milano, è uno dei mercati più considerevoli nel quadro delle lane ed è un mercato che influisce su tre porti: sul porto di Pisa, sul porto di Genova, sul porto di Venezia. Gli stessi « monciaschi » (come li chiamavano allora e come si chiamano oggi, nel dialetto, i monzesi) producevano dei panni di qualità media ed erano tra i maggiori acquirenti delle lane dette genericamente di San Matteo, pur rifornendosi qualche volta di lane di Maiorca. I loro panni venivano venduti a Venezia, a baratto di lane, e quando quegli operatori erano colà impegnati, lo facevano sempre con grande dispiegamento di forze, abbandonando le altre zone di rifornimento: così una volta leggiamo che a Genova non si vende panno di lana perché i monzesi sono andati a vendere i loro panni a Venezia. Le lane più pregiate — quelle di Minorca — raggiungono pure tutte queste località, però, il loro principale centro di impiego è Firenze. Anche a Prato sono stati fatti tentativi, e con esito molto favorevole; ma da altri documenti fiorentini ho potuto vedere che all'inizio del Quattrocento con la lana di Minorca (quella migliore, la lana scelta di Mercadal e di Alayor, dell'interno), si arriva a delle pezze del valore di 65-80 fiorini, valore che non è mai stato raggiunto se non impiegando le lane di Inghilterra. Ma si deve, inoltre, ricordare che questi panni non sono tinti con i coloranti più pregiati e, quindi, più costosi, mentre per esempio i paonazzi, che sono arrivati a 130 fiorini, comprendono in questa somma un costo di f. 22 per la sola tintura. Inoltre ho potuto constatare che il principio della differenziazione dei prezzi accessori, quelli di trasporto rispetto alla merce circolante, si applica anche in sede industriale, facendo pagare per la stessa lavorazione, dal punto di vista qualitativo, somme maggiori ai panni più ricchi, e minori ai panni meno ricchi. Così come ha

detto Gino Barbieri, vediamo che il commercio dei panni prodotti con la povera lana romagnola o con quella barbaresca offre larghi margini di profitto, tanto che noi ci accorgiamo come i costi delle varie fasi della lavorazione siano stati minori nel quadro delle lane di minor pregio. Quella di Minorca è la lana per eccellenza toscana, ma viene impiegata largamente anche in Lombardia e specialmente nei centri già ricordati, che hanno dato i prodotti più rilevanti di quella zona, cioè Milano, Bergamo e Brescia, ma anche Como.

Che cosa dire, poi, ancora della linea di diffusione di queste lane? Dovrei ricordare i lanaioli fiamminghi ed i mercanti-imprenditori toscani che operano in Fiandra i quali, quando non vedono più arrivare la lana per la via di Calais, nel 1406 e 1407, fanno prontamente leva su queste zone, dove essi hanno corrispondenti o filiazioni proprie, in modo da assicurarsi rapidi rifornimenti di lana. Ma vi è stato addirittura il tentativo da parte dei « nostri » di introdurre in Inghilterra (anche se non pare che si siano immischiati nella fase industriale, o almeno organizzativa dell'industria: quella del mercante-imprenditore) lana spagnola: nel 1404, ne sono partiti ben 500 sacchi; poi ne è stata fatta un'altra spedizione, ma all'improvviso il re è intervenuto, vietandone l'importazione e questa lana è andata altrove. Come la grande strutturazione dei noli è stata un fenomeno di portata generale al quale si dovrebbe molto spesso prestare attenzione non solo per considerare tutto il movimento mercantile, ma anche per risalire alle radici della produzione, così vi sono state delle situazioni che hanno favorito l'incanalamento di alcune lane. Per esempio, basterebbe pensare alla duplice funzione esercitata da Maiorca, quale porto di smistamento su un arco completo e quale avamporto dell'Algeria e del Marocco; ma per quest'ultimo fino ad arrivare a quello atlantico, come dimostrano gli arrivi a Maiorca di navi provenienti da Safi e da Azemmour. Si contano a decine e decine, ogni anno, le navi venute soprattutto da Alcudia (da non confondere con Alcudia dell'isola di Maiorca, che si trova a nord, ma Alcudia nei pressi di Melilla, che ora più non esiste, nel vecchio Marocco spagnolo), da Honaïne (che si chiamava in volgare Une), la cui lana è la sola che noi troviamo anche nelle valute di mercanzie di Venezia, ma con un valore di 5 in confronto a quello della lana inglese, che oscilla fra 38 e 42. Altri centri di provenienza delle navi sono Orano, Mostaganem, Cherchel, Ténès, Algeri, Djidjelli, Bougie, Bona e, infine, Tunisi. Quest'ultimo porto è l'unico in diretto contatto con quelli italiani, mentre gli altri centri africani non

comunicano con l'Italia ed è Maiorca che assolve alla funzione di accentramento. Ma accanto a Maiorca direi che ogni porto, dalla foce del Guadalquivir fino a Valenza e qualche volta un po' più su, è toccato da queste navi; a sud, specialmente sono i porti del Regno di Granada: Malaga, in primo luogo, ed Almeria. Nelle stive delle navi che compiono servizio regolare tra il Regno di Granada e Genova e Pisa (le così dette galeotte di Malaga e di Almeria) e che trasportano merci ricche, tra cui la seta, o merci mediamente ricche, fra cui lo zucchero, differenziato secondo le tre cotte, troviamo anche la lana. Ma questa viene presa a bordo come sovrappiù e quando essa arriva, ad esempio, a Maiorca — per ritornare al porto principale di confluenza dei prodotti e, quindi, delle navi barbaresche — i nostri mercanti sono ben contenti di prenderla a bordo specialmente adesso che la si può far viaggiare a soli 5 soldi per ogni 100 libbre, mentre le lane migliori costano fino a 16 soldi: ecco il nolo.

Questa lana suscita sempre l'interesse dei mercanti più che per rimpiazzare la deficienza di approvvigionamento di altre (caso piuttosto raro, che viene facilmente superato, come, ad esempio, in occasione della chiusura del porto di Pisa a danno di Firenze, la quale prontamente ripiega su tanti porti tirrenici ed anche adriatici, per ricevere carichi da Ponente) serve soprattutto a completare il repertorio. Le aziende già dalle dimensioni medie (non parlo delle grandi aziende) tengono sommamente a produrre panni di qualità variata, tanto che vediamo la stessa azienda ricorrere alla migliore lana di Lindsey o di Cirencester, alle lane barbaresche mischiate talvolta con le lane locali, specialmente la lana romagnola, che veniva, come ha detto il Collega Gino Barbieri, dalla Romagna, ma che riversava, poi, il suo nome sugli allevamenti ai piedi degli Appennini, in particolare nella Valdinievole, cioè, nella zona di Montecatini e in quella di Pistoia.

Ma non possiamo dilungarci in tutto questo mondo in movimento, in tutto questo mondo mercantile, che altre fonti — la documentazione Strozzi, Salviati, Cambini, Salutati — permettono di seguire per il Quattrocento. Penso che un aspetto forse debba richiamare l'attenzione, ed è quello dell'organizzazione attuata nei vari luoghi per risalire fino alla pecora, per andare oltre la pecora, cioè, prima ancora che sia tosata; uno studio incessante, decine di libri tenuti qua e là, un flusso continuo di informazioni che non restano mai nella cerchia aziendale, ma che si ritrasmettono a tutti gli altri, anche a coloro che sembrano non interessati, non impegnati nel nesso, diciamo così, laniero.

APPENDICE

Elenco dei centri lanieri dell'Aragona, Castiglia e Maestrazgo, emersi dalla documentazione dell'Archivio Datini di Prato alla luce delle ricerche finora condotte.

Si è ritenuto utile includere anche quei luoghi incerti o non ancora identificati, indicati, in questo elenco, in corsivo.

Acaba o *Alagaba* o *Dalagaba*
Adzaneta
Aguilar del Alfambra
Aguilit o *Igualit*
Albarracín
Albesa o *Albisa*
Albocácer
Alcalá de Chisvert
Alcañiz
Alcorisa
Aldehuela
Aliaga
Allepúz
Anforse
Aqua Freda
Ares del Maestre
Ares di Castelforte
Armillas
Aude o *Daude*
Azuara
Belchite
Belledina
Benafigos
Benasal
Benicardone
Benicarló
Benlloch
Beteta
Bezas
Billato
Bronchales
Cabanes
Cabestagn
Calescher
Cálig
Caltet
Camañas
Campillo de Dueñas
Canalla o *Canella*
Canet Lo Roig
Cantavieja
Castel de Cabra
Castel de Cabres
Castelfort
Castellón de la Plana
Castillejo del Romeral
Castilnuevo
Castralvo
Catí
Celadas
Cervera del Maestre
Chert
Chintalobos
Chiva de Morella
Cinctorres
Corachar
Corbalán
Cosa
Cubla
Cuenca
Cuevas de Vinromá
Culla
Daroca
Delbosar o *Elbosar*
El Campello
Ejulve
Escatrón
Fababuscio
Fonfría
Forcall
Fortanete
Fredes

Fredes dal Canicar
Fuentes Claras
Gaches
Gallocanta
Galve
Ghimera o *Ghimerano di Belluogo*
Godelleta
Godons
Gúdar
Huélamo
Jabaloyas
La Cenia
La Hoz de la Vieja
La Iglesuela del Cid
La Jana
La Mata de los Olmos
La Mata de Morella
La Puebla de Valverde
Las Cuevas de Cañart
Lidón
Liera de Morella
Linares de Mora
Liria
Lonore di Benifazzano
Los Olmos
Lucena del Cid
Maicas
Martín del Río
Mas de la Estrella
Mas de las Matas
Mas di Miscaler o *Niscaler* o *Scaler*
Maso de la Capagliama o *Maso di Capana*
Maso di Forese
Maso de lo Giovanni a preso di Morella
Maso di Rinpoglase
Maso di Zavall
Masqueroso
Mezquita de Jarque
Mirambel
Molina de Aragona
Molinos
Monissa
Monreal del Campo
Montalbán
Montalbo
Monteagudo del Castillo
Moratone di Morella
Morella
Morvederi o *Morvideri*
Mosqueruela
Muniesa
Nabelia
Obón
Ojos Negros
Onda
Orihuela del Tremedal
Oropesa
Ostale di Nabarone
Palomar de Arroyos
Pancrudo
Pastrana
Peñíscola
Peo di Moncao o *Serra del Peo di Moncao*
Peralejos
Perals del Alfambra
Pina
Portell de Morella
Puebla de Benifasar
Quinto
Requena
Rosell
Rubielos de la Cerida
Rudilla
Saldón
Salsadella
Salvasoria
San Mateo
Santa Cruz de Moya
Santa Magdalena de Pulpis
Santa Margherita
Sarrión
Segorbe
Segura de los Baños
Serra di Terra Dosca
Sierra de Montsía

Sierra Engarcerán
Sisamón
Talgh
Targunia
Terminale di Daroca
Terriente
Teruel
Tirig
Torre de Embesora
Torres de Albarracín
Tortosa
Tradarens
Traiguera
Tramacastiel
Tronchón
Ulldecona
Utrillas
Vaglies
Valdeconejos
Valdelinares
Val d'Alba
Vallibona
Villa del Corone o *Villanuova del Corona*
Villafames
Villafranca del Cid
Villalba Baja
Villalunga
Villanueva de Alcolea
Villanueva de la Reina
Villanuova di Piana
Villanuros
Villar del Cobo
Villar de los Navarros
Villarquemado
Vinaroz
Visiedo
Vistabella del Maestrazgo
Zelfa
Zurugieda

LA LANA
REGIONI DI PRODUZIONE E CORRENTI DI DISTRIBUZIONE
Lana inglese
BELGIO
GERMANIA
PORTOGALLO
MAROCCO
BUCAREST

I CENTRI LANIERI
dell'Aragona, Castiglia
e Maestrazgo
SARAGOZZA
EBRO
CINCA
SEGRE
PINA
QUINTO
BELCHITE
ESCATRON
AZUARA
BISAMON
VILLAR DE LOS NAVARROS
DAROCA
ALCAÑIZ
MUNIESA
GALLOCANTA
RUDILLA
FONFRIA
MAICAS
SEGURA DE LOS BAÑOS
ARMILLAS
ALCORISA
CAMPILLO DE DUEÑAS
MOLINA
FUENTES CLARAS
COSA
MONREAL DEL CAMPO
TORTOSA
MOLINOS
MAS DE LAS MATAS
LAS CUEVAS DE CAÑART
OJOS NEGROS
PERALEJOS
BETETA
ORIHUELA DE TREMEDAL
VILLARQUEMADO
BRONCHALES
CELADAS
ALLEPUZ
FORTANETE
CANTAVIEJA
PASTRANA
MADRID
TORRES DE ALBARRACIN
VILLALBA BAJA
ALBARRACIN
MONTEAGUDO DEL CASTILLO
GUDAR
VILLAR DEL COBO
SALDON
BEZAS
TERUEL
TERRIENTE
HUELAMO
CASTRALVO
JABALOYAS
TRAMACASTIEL
CUBLA
LA PUEBLA DE VALVERDE
SARRION
CASTILLEJO DEL ROMERAL
CUENCA
TAGO
VILLANUEVA DE LA REINA
S. CRUZ DE MOYA
SEGORBE
LIRIA
REQUENA
VALENZA
GODELLETA
JUCAR
CASTELLON DE LA PLANA
ONDA
OROPESA
CABANES
VILLAFAMES
LUCENA DEL CID
VALL D'ALBA
ADZANETA
VILLANUEVA DE ALCOLEA
ALCALA DE CHISVERT
S. MAGDALENA DE PULPIS
PEÑISCOLA
BENICARLO
VINAROZ
TRAIGUERA
LA JANA
VALLIBONA
MORELLA
ROSELL
LA CENIA
PUEBLA DE BENIFASAR
VILLAFRANCA DEL CID
BENASAL
CULLA
ALBOCACER
CATI
MARE MEDITERRANEO

VIII

I RAPPORTI ECONOMICI FRA LA SPAGNA E L'ITALIA NEI SECOLI XIV-XVI SECONDO LA DOCUMENTAZIONE ITALIANA

Eccomi, adesso, a riferire sui risultati delle mie ricerche e studi degli ultimi 30 anni, i quali hanno attinenza con le vicende economiche della Spagna (e un po' di tutta la Penisola iberica), dalla metà del XIV secolo al XVI secolo, che per l'Italia è il periodo denominato Rinascimento. Questi studi traggono alimento dalla documentazione esistente negli archivi italiani e soprattutto in quelli della Toscana, di Venezia e della Lombardia. Si tratta di una documentazione di incalcolabile volume e soprattutto di incalcolabile portata, che permette di risolvere quasi tutti i problemi, per quasi tutte le Nazioni, mano a mano che esse venivano conosciute. Questa notevole efficienza della documentazione alla quale ho avuto la fortuna di attingere è dovuta alla natura dei documenti: si tratta sempre di scritture commerciali, che si sono prodotte mano a mano che accadevano i fatti economici: compilate al tavolo dei dirigenti e degli altri impiegati; nei magazzini, quando arrivavano e partivano le merci; nelle banchine dei porti per un noleggio di nave, per stipulare un'assicurazione a bordo delle navi; dietro lo sportello del banchiere, nella bottega di un drappiere, allo scopo sempre di fissare ogni dettaglio dei fatti stessi, in modo da seguirli perfettamente. La Toscana è il paese che, nel periodo predetto, ha avuto la sorte di salvaguardare e offrire allo studioso di oggi forse i 2/3 di tutta la documentazione di questo tipo — ripeto, i documenti dell'ambiente commerciale — esistente nel mondo; si deve, poi, considerare che tali documenti, per la maggior parte, hanno fatto capo a grosse società che erano, allo stesso tempo, mercantili-bancarie-industriali-di trasporto-assicuratrici-agricole, le quali hanno scritto più di qualsiasi altra azienda e soprattutto hanno scritto con una infinità di osservazioni e di considerazioni che

investivano tutti i campi: oltre quello economico — indagato nei mercati, nei porti, negli ambienti, nelle situazioni, nei mezzi, nelle merci, nei metodi, nelle prospettive operative e persino negli uomini — questi scritti considerano e trattano temi di politica, sociali, merceologici, tecnologici, artistici, religiosi e persino turistici. Tali imprese, disponendo di un grande numero di persone, hanno permesso che alcune di esse — ovviamente le più qualificate, per intelligenza, preparazione e prestigio — abbandonando la pratica degli affari, si raccogliessero nella funzione di direzione: ebbene, dirigere vuol dire *studiare* e, perciò, quelle aziende e quelle persone si dotavano di tutti gli strumenti adatti allo scopo, fra cui — preminente — lo scambio delle lettere commerciali, alcune delle quali arrivavano persino a 24 pagine dense di notizie, le più minute, le più disparate, colte e raccolte dal vero, dalla viva voce dei protagonisti o dei più informati, sempre tutte interessantissime, contenendo, magari, una lettera diretta da Venezia a Londra, i particolari su un'operazione sivigliana e una lettera diretta da Valenza a Firenze, i particolari sull'avanzata del Tamerlano, che occupa e distrugge Damasco; e tali notizie venivano ribaltate da azienda ad azienda e finivano con il diventare patrimonio comune, con grande contributo allo sviluppo della cultura, fin presso i più giovani dipendenti della società, dato che fra i loro compiti era compreso quello di ricopiare le lettere prima della partenza, insieme a quello di tenere registri contabili della più spinta analisi.

Queste grandi società, dalla prima metà del secolo XIV abbandonano il ricorso al notaio (mentre esso continua ad essere una caratteristica di Genova e Venezia, di Barcellona e Marsiglia, di Siviglia e Lisbona, ancora nel secolo XV, e oltre): tutti gli affari, quando devono concludersi con un atto scritto, vengono concordati direttamente fra le parti. Offro subito un esempio: per le assicurazioni a Genova è obbligatorio l'atto pubblico del notaio fino all'inizio del secolo XVI ed a Barcellona per quasi tutto il sec. XV; mentre in Toscana, dall'epoca sopradetta, e un po' più tardi anche a Venezia, si stipula la polizza di assicurazione, privatamente, ad opera del sensale, che collega direttamente assicuratori e assicurati; e il fatto notevole è che vi si rappresentano tutti gli elementi del contratto, mentre a Genova viene sempre taciuto il premio, che è uno dei dati più importanti per l'indagatore di oggi, ai fini di una ricerca di ordine economico. Un altro esempio clamoroso di abbandono del notaio da parte dei fiorentini e toscani in genere lo si coglie studiando nell'Archivo de Protocolos de Sevilla, dove

nelle decine di migliaia di atti successivi al 1492 mercanti fiorentini e lucchesi non figurano quasi mai presenti in quella zona e nell'America; mentre documenti commerciali che io ebbi la fortuna di ritrovare a Firenze circa 20 anni fa e di cui detti la prima notizia sommaria nel 1952, a Saragozza, al Congresso di Storia della Corona di Aragona, rivelano una presenza in quei paesi di numerose società, e tutte di grandi dimensioni; documenti che, fra l'altro, diffondevano nel mondo le notizie sull'avanzata di Pizarro e Almagro e tanti altri particolari sulle scoperte e sulle conquiste ad opera della Spagna; tali società furono largamente impegnate in America e ci hanno tramandato i conti più antichi riguardanti il trasporto delle merci e delle persone tra Siviglia e la Nuova España, Santo Domingo, Nombre de Dios, ecc.; meravigliose sono le attestazioni delle prime assicurazioni nei trasporti atlantici, con i sinistri accaduti in conseguenza delle tempeste e della pirateria.

Nell'epoca, non esistevano delle vere e proprie scuole ed erano queste società che formavano i giovani, fino a farli divenire dei grandi dirigenti, i quali sottoponevano anche la umile materia economica ad un attento studio, ad una vera e propria indagine ed elaborazione scientifica: sono, infatti, essi che creano tutte le istituzioni assolutamente moderne in ogni ramo della vita economica; come hanno rivelato per la prima volta — e non potevano essere diversamente — i documenti che le stesse società hanno compilato. Non potevamo attenderci queste rivelazioni dalle fonti alle quali la storia economica ha fatto finora ricorso, dato che gli altri Paesi non dispongono di documenti commerciali, se non in quantitativi irrisori: ne abbiamo una bella collana a Valladolid, dell'Archivio di Simón Ruiz il quale, però, riguarda gli ultimi decenni del sec. XVI; altra raccolta, ma essa pure del sec. XVI, è quella dell'Archivio dei Fugger, ad Augusta.

La Spagna è bensì uno dei Paesi del mondo più ricco di archivi — e qui mi piace di manifestare un caldo elogio al corpo degli Archivisti spagnoli che li curano in maniera esemplare — ma essi concernono soltanto documenti ufficiali — leggi ed altre disposizioni del potere pubblico — e atti notarili o scritture di enti pubblici, come quelli che si redigevano alla partenza delle navi, come quelli delle lelde (*le leude*); proprio a Barcellona, sono meravigliose le serie dei « protocolos » dei notai ed a Palma quelle dei registri pubblici (che sta studiando il nostro Amico F. Sevillano). Ma gli atti legislativi e la documentazione pubblica in genere non offrono dettagli, non presentano la sponteneità e la completezza delle scritture commerciali,

le quali, infatti — ripeto —, sono state compilate proprio per conoscere la verità ed il dettaglio, in modo che lo studio venisse approfondito e portasse a risultati sicuri, con i quali soltanto si sarebbe potuta indirizzare l'attività futura della società, in maniera opportuna ed esauriente.

Ed è per questa ragione che io, cari Studiosi dei problemi spagnoli, vengo a riferirvi, a rappresentarvi le possibilità di studio che sono offerte da questa eccezionale documentazione italiana, davvero inesauribile, dal punto di vista quantitativo e qualitativo; tanto più che essa è particolarmente efficiente per studiare la Penisola iberica in quel periodo che segna l'inizio del suo meraviglioso e incisivo sviluppo e durante il quale, appunto, gli italiani hanno lavorato fianco a fianco dei popoli iberici nella vostra e nella nostra Terra e in tante altre Terre, come in quelle che si affacciano sul Mare del Nord e in quelle che si affacciano sul Mare di Levante.

Mi sono permesso di insistere sul tipo della documentazione da me utilizzata per darvi un'idea della sua validità e delle possibilità che essa offre allo storico, proprio perché è un materiale che i dirigenti delle grandi società hanno formato via via per loro stessi, allo scopo di studiare e di poter operare con cognizione di causa.

I colleghi e gli amici che mi conoscono pensano subito ai documenti dell'Archivio Datini di Prato, dove io ho trascorso 10 anni di lavoro, ed i quali non hanno l'eguale, perché comprendono 153.000 lettere e 600 registri contabili, prodottisi in un tratto di tempo limitato fra il 1365 e il 1412, ma che permettono di spaziare antecedentemente e susseguentemente, coprendo un intervallo di almeno 80 anni, proprio all'inizio del Rinascimento. In questa documentazione, la porzione riflettente la Spagna è notevolissima: essa è presente con 90 città, sulle 270 dalle quali sono pervenute le lettere, che raggiungono il numero di 23.000, oltre 5.000 lettere di cambio, lettere di vettura ed estratti-conto; dei registri contabili, ben 110 sono stati compilati tra Barcellona, Valenza e Maiorca; in più, vi sono dei fascicoli tenuti in piccole località dell'interno, fra cui San Matteo e Salsadella nel Maestrazgo. Ma, dato il carattere della corrispondenza commerciale di allora — che spaziava dappertutto e ripeteva notizie di qualsiasi luogo e argomento —, si può bene dire che la Spagna è contemplata in tutte le 153.000 lettere.

Per la stessa epoca, ho studiato altre lettere e libri contabili appartenenti alle società dei del Bene di Firenze e di Venezia; seguono, poi, delle collane di copialettere e altri gruppi di lettere sciolte degli Archivi di

Firenze e di Pisa che raggiungono un totale di almeno 50.000 unità e con i quali testi si coprono interamente i secoli XV-XVI.

Sono tutti documenti sconosciuti, alcuni dei quali ho però già utilizzato in articoli e conferenze e mi piace di ricordarli: le lettere e i libri contabili delle società Salviati (l'Archivio, oggi, si trova a Pisa), che formano 3.000 registri per il periodo anzidetto e che fanno conoscere le attività degli spagnoli, con scritture tenute a Barcellona, Firenze, Pisa, Londra, Bruges, Anversa e Costantinopoli; e soprattutto Lione, nel periodo aureo delle sue fiere, le quali si collegano con quelle della Castiglia.

Libri contabili, ancora, e numerose lettere in originale degli Strozzi, dove vi è la documentazione più importante sulla Spagna a partire dal 1490, con lettere scritte in tutti i centri più rilevanti della Penisola, compresa — dato il periodo — la Castiglia, fra cui Valladolid, Medina del Campo, e giù scendendo poi in Andalusia, dove possiamo studiare a fondo le piazze di Siviglia, Granada, Malaga: ripeto, tutta la Spagna. Simpatiche le parole che un impiegato degli Strozzi, in trasferimento da Lione a Siviglia, scrive, manifestandoci le sue impressioni su Valladolid e facendo il confronto con i luoghi e le persone della Francia: « Per fino a qui mi contento assai del paese e di tutto: e chi dice che in Ispagna si muore di fame, dite che e' non lo sa bene. E se mi riuscirà così Sibilia — come fa Valliadolitti —, che dichono è più assai, sono contento vi tenghiate Lione .... Qua, almancho, stimono e riveschono tutti! » (siamo nell'anno 1532).

Nessun'altra documentazione consente di studiare meglio i rapporti con il Nuovo Mondo e la funzione delle varie città iberiche; e tutto ciò sempre con rigorose indicazioni quantitative, che stanno alla base degli studi di storia economica.

Altre impressioni, per la fine del secolo XIV, riguardano Barcellona. Scrive un mercante fiorentino: « E anche del chorpo della città mi chonteto che per buona fe' di quante terre io vidi mai — che n'ò vedute assai — del tanto mai ne vidi nessuna che tanto mi piacesse e àci molto popolo piena come uovo e buon'a(i)re e asa' raxonevoli chose per la vita ... » (siamo nel 1407).

Per lo stesso periodo coperto dai documenti Strozzi, abbiamo le serie delle società dei Martelli, dei Capponi, dei Ginori, dei Guicciardini, dei Gondi e tante altre; ed, inoltre, i libri dei Medici, tanto quelli dell'Archivio di Firenze, che concernono l'intervallo dalla fine del secolo XIV alla metà

del XVI, come quelli conservati ad Harvard, che alcuni anni fa feci fotografare e che, con i miei allievi, sto studiando, specialmente per la parte industriale.

Il secolo XV è pure ricco di documentazione e riprendo a considerarlo adesso, per ricordarvi i libri delle società Cambini di Firenze, che erano particolarmente legate alla Spagna mediterranea, all'Andalusia ed al Portogallo (a proposito di quest'ultima Nazione, i documenti Cambini sono assolutamente rivelatori, in tutta la fase della preparazione dei viaggi verso Oriente).

A Venezia non abbiamo documenti di grandi società, né riuniti, appunto, attorno alle società: vi sono lettere e documenti della navigazione (fra cui le polizze di carico e le polizze di assicurazione) e una decina di libri di conto del secolo XV, molto utili e che servono benissimo anch'essi alla causa della conoscenza della Spagna.

I documenti della Lombardia sono toscani e consistono nei libri dei conti delle grandi società dei Borromei, originari di Pisa. Si tratta di registri che vanno dal 1420 al 1480, tenuti a Barcellona, Milano, Bruges e Londra.

Abbiamo persino dei registri compilati a Ginevra, nel periodo aureo delle sue fiere — dal 1420 al 1460 — che rappresentano un notevole osservatorio, in quell'epoca in cui rinascono le fiere delle città dell'interno; ad esse seguiranno, poi, le fiere di Lione, la cui documentazione — l'ho già menzionata — è semplicemente strabocchevole a Firenze e a Pisa, consistendo in almeno 400 registri di diverse società e 10.000 lettere, mentre negli Archivi di Lione non esiste un solo registro contabile, né una lettera commerciale, ma appena pochissime lettere di cambio. Tali fiere si possono studiare pure attraverso i documenti dell'Archivio Ruiz, ma quando ormai esse sono in decadenza, cioè, dopo il 1570.

Un materiale enorme come questo fa pensare a possibilità di ricostruzioni storiche estesissime, ed è così: ma, appunto, data la vastità di elementi e di argomenti, io mi limiterò ad esporre ora i caposaldi salienti della ricostruzione alla quale tutta questa documentazione può dar luogo, con particolare riferimento alla Spagna.

Il primo argomento al quale mi dedicherò è quello dei soggetti applicatisi nelle azioni economiche, ossia, quegli organismi che dalla combinazione di persone e di ricchezza formano le aziende.

Si sono avuti tipi differenti di aziende, che noi dobbiamo conoscere per comprendere le capacità operative e le funzioni cui hanno adempiuto.

Le imprese della Spagna mediterranea, essendo prevalentemente imprese di città marittime, hanno rivestito i caratteri di quelle delle città marittime italiane, comprese le due maggiori, Genova e Venezia, cioè, un dispiegamento di aziende bensì numerosissime, ma tutte di piccole dimensioni. Nell'entroterra italiano si avevano, invece, le concentrazioni in grandi società, che hanno annoverato persino 70 persone e le quali, almeno dalla metà del secolo XIV, hanno esercitato una funzione generale di coordinamento delle imprese medie e piccole, connazionali e forestiere, alle quali hanno offerto i frutti della loro valida azione di direzione e di studio.

Nelle città di mare si operava con quell'impeto con il quale si dovevano affrontare i rischi del mare, magari frazionandoli in piccole quote; nelle città dell'entroterra l'azione era più meditata, ma anche più estesa, per la quale ragione, appunto, si riunivano più forze personali e reali. Come a Venezia ed a Genova, pure in Catalogna le grandi società appariranno solo nella seconda metà del secolo XV; maggiori espressioni si avranno a Genova nei secoli XVI e XVII, come avvenne in Castiglia, cioè nelle regioni di più recente sviluppo, ma di grandi ed originali conquiste.

Lo strumento essenziale per l'affermazione, soprattutto fuori dal proprio paese, è stato quello della rete informativa — e, perciò, dello studio — che potevano possedere soltanto le società più grandi.

Questa circostanza è rivelata da grandiose visioni, come attesta la documentazione di numerose società del genere e le quali ci lasciano sbalorditi. Ad esempio, nel 1397, una delle tante incursioni dei turchi nella Penisola balcanica taglia in due la Grecia, arrivando ad occupare l'importante scalo di Modone nel Mare Ionico: e Venezia non potrà disporre dei rifornimenti abituali di grana di Corinto e Patrasso, che venivano spediti da tale porto ed i quali servivano alla città per le sue industrie della lana e della seta e per riesportarle. La società Datini di Firenze, che ha prontamente appreso la notizia, invia un « fante » proprio a Barcellona, affinché venga predisposta una cospicua fornitura di grana, facendo capo a Venezia, per il prodotto veneziano e per quello che vi affluiva dalla regione di Murcia, e a Maiorca, che era il mercato più avanzato delle grane barbaresche provenienti soprattutto dall'Algeria, da Canastel. Allo scopo, viene costituita una associazione a tre — fra la Compagnia Datini, il drappiere fiorentino Cresci e il mercante fiorentino Gaddi di Venezia — mettendo insieme quasi 5.000 fiorini ed inoltrando in poco tempo la grana a Pisa, con navi catalane e, poi, via fiume e terra, a Venezia.

Tutti i fattori che possono influenzare le quotazioni di mercato vengono indagati e tenuti presenti, per formulare solide previsioni; per esempio, il grano disponibile nei magazzini toscani aumenterà di valore, per il concorso di grandi avvenimenti: la guerra fra Spagna e Portogallo, che impedirà le esportazioni da queste due Nazioni, e il fermo delle vendite in Turchia e in Sicilia.

Un altro episodio di questa straordinaria sensibilità di mercati — sensibilità dovuta essenzialmente alle informazioni che circolano abbondantemente da luogo a luogo, sollecitate e sostenute dalle grandi società — la vediamo manifestarsi nei rapporti fra Bruges e Barcellona: in quel porto fiammingo è annunciato l'arrivo di molte navi germaniche (che vengono dal Baltico) e di riflesso nell'emporio catalano aumentano i prezzi dello zafferano e delle spezie; un'altra volta, la cognizione che a Bruges è imminente il ritorno di quelle navi, lascia immutata la quotazione dello zafferano a Barcellona, malgrado l'abbondanza che se ne ha sulla piazza. In tutti questi casi, siamo alla fine del secolo XIV.

Ogni mercato viene raffigurato in tutti i suoi particolari e caratteri: e, così, relativamente al fabbisogno locale e a quello di altri paesi, cui esso può soddisfare. Mi riferisco alla cosiddetta « frutta », che è una delle merci molto rilevanti nelle già rilevanti correnti di esportazione spagnole nel Mare del Nord. Si tratta di fichi secchi (chiamati *raime*) ed uva sultanina, che trovavano imbarco ad Alicante (venivano prodotti soprattutto a Polop, nell'interno di Altea, e a Morayra, presso il Capo La Nao) e più abbondantemente della zona di Malaga. Una società fiorentina di Bruges ne precisa il fabbisogno annuo per la città e dintorni in 500 quintali e aggiunge che ne vengono importanti almeno 3.000, perché in quel porto arrivano molti mercanti che esportano la frutta assai lontano, alludendo ai mercanti germanici e, quindi, alla funzione disimpegnata da Bruges nel sistema economico di allora, nella quale tutta la Penisola iberica riveste un ruolo notevole, in connessione con l'opera degli italiani. Di ciò parlerò fra poco.

Vengono giudicati molto felicemente i rapporti di insieme tra Spagna e Fiandre (e, quindi, tutti i mari settentrionali), scrivendo la società Mannini, da Bruges a Barcellona, che « questa terra » (cioè, la Fiandra) si incontra (si combina, si inquadra) benissimo con quelle (cioè, Barcellona e Valenza), e cioè perché la Spagna offre a mezza strada molti dei prodotti che una volta venivano dal Levante (ad esempio, zafferano, zucchero, frutta) e molti

altri, in cui essa si rivela produttrice originale, come il riso, le mandorle, ecc.

Quando, nel 1407, si verifica il blocco delle lane a Calais, i mercanti fiorentini delle Fiandre riusciranno ad imporre ai drappieri locali, le lane di Minorca, Maiorca e San Matteo, le quali erano eccellenti, ma non pregiate come quelle inglesi, che i fiamminghi suolevano lavorare. E così, in quell'anno, centinaia di panni saranno ricavati dalle lane spagnole ed i mercanti-imprenditori fiorentini, assieme ad alcuni mercanti catalani, li esporteranno nel Mediterraneo.

I rapporti commerciali fra la Penisola iberica ed il Mare del Nord, estremamente disinvolti e molto intensi, nei quali i soggetti italiani sono strettamente collegati a quelli iberici, rappresentano una superficie apprezzabilissima di mercato comune, nel quale rientra tutta l'Italia, di cui una parte è aragonese — e questo è ovvio — e l'altra è quella dominata dalla Toscana, Lombardia, Genova e Venezia.

Con le cognizioni che questi documenti ci apportano in fatto di funzioni delle varie città e regioni, apprendiamo subito in qual modo questo sistema unificato veniva ulteriormente ampliato, se non in maniera tanto perfetta come si verificava per le tre zone adesso menzionate, da una buona porzione della Linguadoca e della Provenza, della Borgogna, della Champagne e di Parigi, se non altro per lo scorrimento delle merci nelle vie terrestri tra Spagna e Fiandra e fra Italia e Fiandra, nel quale, dal secolo XV, saranno ammesse anche le merci povere.

Considerando, poi, la plurima funzione di Bruges, l'ampliamento di tale area si fa cospicuo: almeno sino a metà del secolo XV, l'Inghilterra gravita su Bruges, nel senso operativo: tanto è vero che per le grandi società italiane la sede di Bruges era la principale e quella di Londra una filiazione. Ma l'aspetto più rilevante della funzione del porto e mercato di Bruges era quello di nesso economico tra i popoli germanici ed i popoli romanici, secondo quanto rivelò la formidabile intuizione di H. Pirenne, e che la copiosissima documentazione italiana (fra cui tremila lettere e sei libri di conto scritti a Bruges) mi ha permesso di dimostrare nel suo pieno fondamento, nella sua possente validità; in tale funzione disimpegnava un ruolo principale la grande spinta iberica affiancata dagli apporti di capitale, di tecniche e soprattutto di studio degli operatori italiani.

Dall'Italia, e precisamente facendo perno su Venezia, si aveva una estensione dell'area verso il Levante ed ancora con un forte contributo dei

mercanti toscani, i quali precisano che le loro società di Venezia avevano per obiettivo il rifornimento dell'Occidente e di Genova e, sottolineano, della Catalogna (lettera del 1386). Il Levante stava, però, divenendo già in quell'epoca (soprattutto Beirut e Damasco), un terreno di penetrazione catalana sempre più consistente e con una certa autonomia, arrivando persino a realizzare rapporti diretti con Bruges, con le proprie navi, che la raggiungevano senza salire a toccare i suoi porti di armamento.

Questa aggregazione di spazi economici è dovuta, almeno inizialmente, alla funzione che hanno disimpegnato alcuni consistenti complessi di società in una piazza e da essa irradiandosi: l'esempio più eloquente ci viene dalla saldatura Iberia-Fiandra, sviluppata nelle fasi iniziali dai mercanti che dominavano a Bruges, i quali, fra l'altro, hanno provocato l'apertura della via di Gibilterra, su cui, dopo i navigli genovesi e veneziani, si riverseranno quelli baschi e catalani e, poi, quelli andalusi, e stabilendosi, quindi, dei mercanti nelle Fiandre, con colonie che già alla fine del secolo XIV erano rilevanti.

Lo stesso accadeva di Ginevra, con le sue fiere dominate dai fiorentini e poi, dai genovesi, le quali si riconnettono con tutta la Penisola iberica, dove stanno prendendo sempre più rilievo le zone interne della Castiglia e, a sud, dell'Andalusia; infine, a Lione, che adesso possiamo studiare in profondità e le cui fiere si sono appalesate un grande annodo mercantile — come chiarirò —, mentre si erano ritenute soltanto finanziarie.

Tale grande unità economica dell'Occidente — più vasta di quella realizzata dall'Impero romano e che ne differisce soprattutto perché questa del basso Medioevo è dovuta esclusivamente a fattori economici — resta in piedi fino a quando la funzione di Lione è vigorosa; poi, varie aree se ne distaccheranno, fra cui quelle italiane che non erano sottomesse politicamente all'Impero spagnolo, il quale, appunto, aveva assunto il ruolo cementatore e decisivo in tale unità, ma entrando in giuoco anche il fattore politico proprio delle azioni delle grandi monarchie; e, d'altronde, dalla fine del secolo XV per l'Italia si fa strada la decadenza, salvo che nella finanza genovese.

Uno dei componenti di quella prodigiosa unità economica spagnola si esprime soprattutto nella validità delle merci che il paese offriva e della ammirevole intraprendenza dei suoi numerosi uomini di affari, che si combinano da parte italiana con lo spirito organizzativo, la energia dei

capitali e l'arma dell'informazione e dello studio, in cui vedo sempre la *causa causarum* delle grandi conquiste economiche e generali dei popoli.

Dopo queste considerazioni di compendio cui mi ha portato l'esame delle validità e delle possibilità dei soggetti, andiamo a vedere come quegli italiani hanno operato in Spagna e per la Spagna (dico questo in senso implicito perché l'uomo di affari agiva pur sempre per curare i suoi interessi), risiedendo in Spagna o fuori; analogamente, come hanno stabilito la loro presenza in Italia e impostato le loro azioni i confratelli spagnoli.

Una serie di fortunate circostanze ha permesso all'Italia di collocarsi in primo piano nella rinascita economica e generale posteriore all'anno Mille: basta pensare alle posizioni che essa ha potuto ottenere subito dopo la prima crociata, negli empori del Medio-Oriente, che offrivano le merci più ricche (che erano le sole idonee a circolare, dato il forte aggravio del costo di trasporto) e, parallelamente, alla sua ubicazione nel cuore del Mediterraneo, dove si svolgevano le correnti maggiori di tali beni, in vista anche dell'incontro, dello scambio con il bene ricco che offriva l'Occidente, cioè, il panno di lana della Fiandra e del Brabante. La Spagna doveva ancora riaprirsi alla riconquista cristiana.

Si tratta di quell'anticipo di un secolo o poco più che sta a vantaggio dell'Italia, in molte delle manifestazioni della vita, comprese quelle artistiche. D'altronde, l'Italia sarà il primo paese a decadere, quando, invece, la Spagna e altre nazioni si troveranno tuttavia in piena floridezza ed avranno ancora molte opere da compiere.

Gli uomini di affari italiani, soprattutto i genovesi e i pisani (i veneziani verranno dopo), sono i primi stranieri a stabilirsi in Catalogna, nelle Baleari ed a Valenza, scendendo, poi, a sud mano a mano che si compiva la riconquista cristiana e li troviamo in Andalusia almeno dal 1260. Sono popolazioni delle città marittime dagli impegni essenzialmente mercantili; e, secondo il già ricordato costume di tali città, essi si presentano con piccole imprese individuali o formate da poche persone e si mantengono il contatto con quelle dei fratelli o dei genitori residenti nella madre patria.

Ma la concentrazione delle loro azioni e, quindi, delle loro sedi, rimane il grande triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca.

Poiché la marina di questi luoghi si sviluppa rapidamente, imponendosi subito nell'Italia e nel Levante, ecco gli stanziamenti catalani a Genova e a Pisa (a Venezia saranno sempre moderati e molto più tardi), oltre che in

Levante. Ma, intanto, gli italiani avevano conosciuto un'altra popolazione spagnola, i marinai baschi, che incontravano nel porto di Bruges, dove già avevano posto la loro sede importanti società delle città interne italiane, le quali avevano superato i sistemi fieristici della Champagne, per raggiungere direttamente i centri drappieri fiamminghi e brabanzoni, il flusso delle lane dell'Inghilterra e le correnti provenienti dal Baltico. Queste ultime si erano fatte evidenti, appunto perché Bruges progrediva ed esprimeva nel Mare del Nord un felice compendio di merci e di azioni risalenti dal mare meridionale, più prospero e più vigoroso.

Il naviglio basco, la prima grande marina atlantica che si sia collaudata su lunghi itinerari, dai suoi porti di armamento fino a Bruges, ha dato lo spunto — a mio modo di vedere — alla instaurazione della via totalmente marittima dal Mare del Nord al Mediterraneo, anche se i primi assaggi sono dovuti ai genovesi e ai veneziani. Tale marina aveva cominciato a servire a Bruges gli interessi mercantili delle società senesi, lucchesi, fiorentine e lombarde, per viaggi locali, soprattutto con l'Inghilterra, ma anche per il doppio viaggio verso le sue basi originarie, portandovi panni e traendone ferro, come era stato all'inizio (dal secolo XII); quel modo che, esteso all'Inghilterra, ritroviamo ancora a metà del secolo XV, quando le correnti si sono molto ingrossate, sia perché al binomio ferro-panni si sono aggiunte altre merci, sia perché si sono inserite delle navi fiamminghe, olandesi, inglesi, italiane e persino brettoni. Forse anche una nave portoghese, se tale nazionalità è da attribuire al famoso mercante Lem, che era armatore ed il quale sovrintendeva a numerose operazioni commerciali tra le Fiandre e la Vizcaya e il Portogallo; il Verlinden lo definisce fiammingo; ma in un libro di conti del 1476, della Società Martelli, egli è detto portoghese. E, d'altronde, i portoghesi non erano estranei ad operazioni in combinazione con i baschi, avendone utilizzato e continuando ad utilizzarne la flotta, in maniera considerevole in tutto il secolo XIV e per grande parte del successivo.

Come i mercanti italiani in Spagna, originari di città marittime, non si addentrano, se non a Siviglia, così quelli catalani in Italia rimangono nelle città portuali, ad eccezione dell'entroterra di Pisa, forse perché meno impervio di quello genovese: ho avuto il piacere di trovarli a Lucca e a Firenze dalla prima metà del secolo XIV e molto numerosi nella seconda metà, quando cominciamo a vederli anche a Venezia e ad Ancona, i cui porti erano praticati dalle loro navi (ad Ancona, più precisamente, si

trattava di navi catalane, ma noleggiate totalmente o quasi dalle società fiorentine, come faceva Andrea de' Pazzi — rientrante nel sistema delle società Medici — tra il 1395 e il 1415, che si serviva di varie navi, fra cui quella di Francesco Patti di San Filiú).

Dal secolo XIV ha inizio la penetrazione di mercanti delle città italiane interne, i quali, come i loro predecessori genovesi e pisani, concentrano l'attenzione nel predetto triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca, scendendo lungo la costa. Ma essi operano in maniera differente. Anzitutto, notiamo che i nuclei aziendali che vi impiantano sono filiali di grandi società, con impiego di capitali notevoli e dalle tecniche più progredite; poi quando, dalla fine dello stesso secolo, viene costituito il sistema di imprese, si tratta di società autonome, ma collegate fra loro e con filiazioni nello stesso territorio. L'esempio di un sistema del genere, seppure di dimensioni medie, è quello che Francesco Datini, costituisce in Catalogna, con sede in Barcellona e due filiali a Valenza e a Maiorca. Ne riparlerò tra breve, dato che questo insieme è molto significativo, soprattutto perchè è possibile studiarlo a fondo.

Non sono molte, queste imprese; ma esse comprendono numerose persone, capeggiate da un direttore, il quale non lavora nella pratica degli affari, ma si dedica essenzialmente e intensamente allo studio, che — mi piace ripeterlo — è lo strumento più efficace per le maggiori affermazioni.

Un ulteriore elemento differenzia tali imprese da quelle derivate da città marittime: esse penetrano all'interno e lo fanno con metodo rigoroso di indagine e di assoggettamento economico delle varie zone circostanti, a seconda delle produzioni reperibili, a seconda dei problemi di collocamento dei loro prodotti e anche per le necessità delle comunicazioni.

Ad esempio, la filiale valenciana del Datini ha costituito addirittura una agenzia nel Maestrazgo, a S. Matteo, la quale con altro personale si irradia in tutta quella regione, risalendo in Castiglia e in Aragona, operando, insomma, nel poligono Valenza-Tortosa-Saragozza-Molina-Castillejo del Romeral-Cuenca-Requena; avvalendosi di altre persone, che disloca specialmente a Alcañiz, a Teruel ed a Cuenca. Questo territorio viene tutto penetrato e studiato accuratamente, come ci dicono sia alcune migliaia di lettere scritte proprio da una ventina di tali *pueblos*, e da decine di migliaia di tante altre località vicine e lontane, sia la contabilità apposita svolta in S. Matteo. Ebbene, grazie alla precisione e dettaglio di quella documentazione, ho potuto riconoscere 160 centri lanieri, tutti caratterizzati per qualità e

quantità di produzione, per prezzi della lana e per costi di trasporto fino ai relativi porti di imbarco, che sono tutti quelli compresi fra Tortosa e Valenza, in essi spiccando Peñíscola, la quale sono in grado di definire il maggiore porto mediterraneo all'esportazione della lana; veniamo, poi, a conoscere l'organizzazione della tosa delle pecore e l'organizzazione dei mercati, con fiere; i numerosi mercanti locali, molti dei quali agivano da commissionari, ed i mercanti forestieri, che però erano pochi. E quando si ingrossava il getto delle esportazioni che defluiva attraverso l'Ebro, da Escatrón, si mandavano gli uomini in questo porto fluviale, per presiedere ai servizi, in connessione con i rappresentanti fissi di Tortosa.

Poiché la zona era importante anche per le pelli e per lo zafferano, pure queste merci rientravano in simile minuziosa azione.

Un altro esempio è quello offertoci dalla « regione della grana », per la quale la stessa filiale valenciana del Datini predisponeva, con suoi corrispondenti — sempre fiorentini — di Alicante e di Murcia, tutto quanto era necessario per la migliore riuscita della raccolta, elaborazione e commercio di questa preziosa sostanza tintoria, distinguendo, nell'insieme, il tipo valenciano da quello di Murcia e, nei particolari, quelli delle località minori, ma molto affermate.

Dall'accurato studio che facevano quegli uomini e di cui ci sono rimaste le testimonianze, scaturiscono così gli elementi doviziosi e decisivi per i nostri studi, che possiamo estendere a tutte le regioni, a tutte le merci e a tutti i servizi, nel progressivo svolgimento di una penetrazione del genere. Così, la regione delle « semenze » — il nome che si dava al complesso di riso, anice e comico —, delle mandorle e dell'olio, provenienti dai numerosi terreni che culminano ad est nel Capo La Nao.

Per la lana delle Isole, è egualmente permessa un'indagine esauriente: interessantissima l'organizzazione incentrata su Palma, che riguarda la stessa Isola, con quelle di Minorca e Iviza, dove spesso venivano inviati dei « massips » per spostarsi da Ciudadela a Alayor, da Mercadal a Mahón, da Iviza a San Antonio, presenziando la tosa e preparando gli imbarchi. E non sfuggiva Formentera, per il sale.

Quando nei luoghi stessi — dei territori metropolitano e isolani — prende piede l'industria laniera, noi possiamo ragguagliarci anche su questo particolare ed io mi sento di affermare che quelle popolazioni sono riuscite e realizzare dei prodotti molto validi per il mercato; panni, non eccellenti, ma buonissimi, relativamente al basso costo al quale venivano offerti e con

il quale potevano presentarsi in modo accessibile anche su mercati lontani, in virtù del progredito sistema mercantile e di quello dei trasporti, in cui catalani e italiani apportavano vicendevolmente i frutti della loro straordinaria capacità. Sono in grado di aggiungere altri due particolari: primo, che le qualità esportate nell'Italia meridionale, in Dalmazia e in Levante sono apprezzabili con lotti persino di 1.500 panni affidati ad una sola nave; secondo, che i fiorentini hanno agito da mercanti-imprenditori, come facevano a Genova e in Fiandra.

Un altro episodio molto espressivo di questa penetrazione ci viene dal sud, dal territorio ancora moresco: cioè, da Malaga, già praticata dai genovesi, che vi avevano ottenuto il monopolio della « frutta », nel quale vengono, poi, ammessi anche i fiorentini, d'accordo con i genovesi. Sono proprio le aziende fiorentine, gli Alberti, che da Bruges vi stanziano una filiale e la persona prepostavi apre una luce ineguagliabile sulla città e su tutto il suo retroterra, attraverso le lettere che indirizza in più parti. Le conseguenze operative ci vengono manifestate dai rilevanti carichi dei servizi delle navi locali — la « galea di Malaga » e la « galea di Almeria » — le quali, con notevole regolarità, portano a Genova e a Pisa i prodotti costituenti una novità per quella ubicazione occidentale, la seta, lo zucchero e l'uva passa; oltre alla grana e allo zafferano. In più, trasportano beni dell'antistante Barberia (di cui Malaga è uno dei porti avanzati nel continente europeo) e di quelli pervenuti da Siviglia e Lisbona ed anche dal Mare del Nord.

Sempre rimanendo nella parte finale del secolo XIV, siamo entrati nel successivo.

Si potrebbe parlare di tutto ciò, non per ore, ma per giorni, data la strabocchevole documentazione in nostro possesso; ma io mi limito a esporre episodi ed elementi colti qua e là, che mi sembra presentino maggiore interesse.

Riferendomi ancora ai metodi degli organismi impegnati in queste attività, ricorderò l'espediente della *accomandita* — che sino al 1530 non è una società, ma una « commenda di terra », un'associazione in partecipazione — la quale in un primo tempo si chiamava semplicemente « incetta » e la troviamo frequentemente dopo la legge del 1408 emessa dal tribunale di Firenze, che permise la salvaguardia degli interessi degli accomandanti.

Dall'esame dei registri dell'Archivio di Firenze, noi accertiamo, per lo spazio di due secoli, quali società fiorentine operavano in Spagna e come

ampliavano la cerchia degli affari loro, in connessione con altre società fiorentine che stavano a Firenze o altrove. Si potevano avere anche due accomandanti o più che gravitavano su un solo accomandatario *in loco*: esempi significativi, a seconda dell'epoca, sono quelli di metà secolo XV, sul triangolo Firenze-Siviglia-Lisbona; nel secolo seguente, i triangoli Firenze-Lione-Valenza, Firenze-Lione-Siviglia, Firenze-Lione-Castiglia e, in ispecie, su Valladolid e Medina. Poiché, nello stesso secolo, in Castiglia vi erano, comparativamente a Siviglia, poche, ma grandi società, su di essa venivano accentrate numerose accomandite, chiamando in giuoco le più potenti società che Firenze aveva in città ed a Lione.

I veneziani non concepivano la commenda di terra — mentre la commenda marittima, al pari dei genovesi e dei pisani, aveva realizzato sensibili conquiste — e preferivano la commissione, facendo capo, per la lana e la grana alle società toscane della Catalogna (sono ritornato al secolo XIV); ma effettuavano anche operazioni in proprio avvalendosi sia delle loro navi di Stato in transito per Bruges, sia di quelle più numerose, che hanno per mèta proprio Maiorca-Valenza-Barcellona (però, bisogna tenere presente che la nazionalità di una nave non è sempre quella delle operazioni commerciali di cui essa attua la circolazione: alcune volte, una nave veneziana porta l'80 % del carico per fiorentini e milanesi e qualche volta totalmente per i fiorentini).

Ancora sui metodi: chi aveva possibilità di trafficare con il denaro contante si trovava avvantaggiato. Scrive un mercante fiorentino da Valenza che « questa terra è da farci molto di bene, ma in contanti e non stare su' cambi, come fanno i genovesi », alludendo al fatto che il cambio poteva divenire uno strumento di credito e, definendo, quindi, non opportuni i pagamenti a credito. Le società fiorentine essendo di maggiori dimensioni, avevano una larga disponibilità di denaro in contanti e per di più esse se lo procuravano a mezzo della efficiente funzione del credito di esercizio — il credito modellato sulle esigenze delle singole operazioni —, che si era concretato in Toscana nella seconda metà del secolo XIV, come ho dimostrato nel passato e come, con più estesa documentazione e più accurata meditazione, dimostro nell'articolo « Orígenes de la Banca Moderna », pubblicato nella Rivista « Moneda y Crédito » in onore di Don Ramón Carande, il maestro dei banchieri, e, in particolare, dei banchieri di Carlo V. Tutte le aziende mercantili di allora erano anche bancarie e nella loro gestione — così accuratamente studiata nel suo meccanismo — vi era

sempre una giacenza di denaro che impiegavano nel credito, costituendo un giro suggestivo di reciproche azioni creditizie, quale reciproco sostegno delle azioni mercantili. E l'arma del denaro contante si affinava ulteriormente — per battere i concorrenti — con gli acquisti effettuati addirittura in antioipo: quando la lana copriva ancora la pecora, due o tre mesi prima della tosa della pecora!

Ma quando la cerchia degli affari è vasta, c'è sempre un oggetto che può costituire moneta, nel senso di poter sempre trovare una merce bene accetta dall'altra parte. Così, a Maiorca, con i panni si possono comprare lane e cuoia; a Valenza, con il guado italiano, i panni valenciani da destinare all'Italia; a Milano, con la lana di S. Matteo, i panni di Monza, che vengono collocati a Venezia; a Bruges, con le « semenze » di Valenza, i panni di Wervicq e Courtrai; così, sino all'inizio del secolo XV; ma il procedimento continua e lo troviamo ancora in uso nella parte finale del secolo medesimo: ad esempio, la società Salviati di Londra, con la grana di Valenza compra i panni; quella di Southampton, con il vino importato da Siviglia, si procura la lana.

A proposito del vino spagnolo mi sia consentita una digressione: sino al secolo XV, esso non si produceva in abbondanza e non si era affermato qualitativamente; ma sulla metà di tale periodo erompe rapidamente e comincia a conquistare i mercati del nord e anche quelli meridionali, cioè, mediterranei.

Insisto sui metodi, perché servono a chiarire le capacità operative ed a precisare quello che è stato fatto da quegli uomini d'affari, che hanno avuto il privilegio di operare in una terra così fertile qual'è la Spagna; fertile di mezzi, e fertile di uomini tanto sinceri e simpatici, come diceva quel mercante fiorentino che ci ha tramandato la bella lettera da Valladolid e come oggi constata tutto il mondo.

I mercanti delle città marittime si servivano quasi esclusivamente delle navi connazionali: gli altri ne possedevano poche, ma trovarono il modo di procurarsi la disponibilità di carico su moltissime navi, di svariate nazionalità: e, appunto, visto che il procedimento andava bene, i mercanti dell'interno non si preoccuparono di ampliare la loro flotta. Mi riferisco ai fiorentini, ai lucchesi e ai milanesi — i più importanti di questi gruppi — che da soli avevano i due terzi del carico in 50 navi genovesi di grosso tonnellaggio, partenti dal Mare del Nord per il Mediterraneo; nel terzo

rimanente, si inserivano anche i catalani, che pure possedevano un loro naviglio.

Da questa condizione, scaturisce l'impegno che i mercanti fiorentini (ad essi mi riferirò principalmente, da qui innanzi, per questo tema) mettevano nella ricerca di noleggio parziale e totale; quest'ultima è la soluzione più considerevole, perché porterà a dei risultati semplicemente imponenti. Essi soltanto, cioè le loro grandissime società, potevano pervenire — magari unendosi a due o tre — a noleggiare interamente una nave a viaggio o a tempo; e spesso, anche convogli di tre navi: come, ad esempio, il convoglio concertato a Bruges nel 1395 dalle società Alberti e Mannini — comprendente le navi di Martín Ramón, Sancho Martín e Jaime Martín, di Bilbao e Bermeo — che opera per tre anni tra Fiandra-Inghilterra e il Mediterraneo toccando da Lisbona i principali porti iberici, atlantici e mediterranei, i principali tirrenici e i principali del Mar di Levante, compresi Alessandria, Rodi e Cipro. Su una delle tre navi è imbarcato il così detto « conducitore » che ha la supervisione dell'intero convoglio, dal punto di vista commerciale. Questi si chiama Luca del Biondo ed ha scritto lettere da Cadice, da Alicante e da altri porti maggiori e persino da Javea e Denia, come da Alessandria d'Egitto.

La cosa notevole è che quelle società si accollavano il noleggio completo di una o più navi per trasportare soltanto merci di loro proprietà: riuscendo così a sottomettere l'atto della navigazione, che è un accessorio, a quello mercantile, che è l'atto principale. Come ho dimostrato nel mio studio per le onoranze a W. Sombart, questa pratica di abbinamento nel noleggio all'atto di scambio ha portato a modificare la condizione dei costi di trasporto, i noli — che, anteriormente alla metà del secolo XIV, essendo di rigidità consentiva la circolazione solo ai beni ricchi — in quella di una pronunciata differenziazione inspirata a quel sano principio della discriminazione dei prezzi, che informa le tariffe di oggi. Questa è la più grande conquista che si sia avuta nell'economia dell'epoca, perché essa ha aperto il commercio di massa, estendendo il consumo dei beni a quasi tutte le classi sociali.

Affinché una conquista del genere divenisse di dominio pubblico, il mercante che l'aveva foggiata doveva imporla agli armatori, i quali offrivano il servigio di trasporto a tutti gli altri mercanti, compresi quelli piccoli. I documenti Datini degli anni attorno al 1400 attestano eloquentemente l'incontro in tal senso fra mercanti e armatori, che avviene proprio a

Barcellona, Valenza e Maiorca, o che, per lo meno, i mercanti cercano di imporre in queste regioni, presso gli armatori catalani, baschi, andalusi, portoghesi, provenzali, fiamminghi e italiani, ecc., giacché, proprio in queste terre facevano capo le navi di tutte le nazionalità ed i loro porti erano ripetutamente frequentati.

Del resto, le flotte catalana e basca erano quelle con le quali i mercanti fiorentini avevano maggiore dimestichezza, per averle utilizzate più intensamente: tanto è vero che alcune navi basche hanno operato per loro, fra le prime, nell'allacciamento Mare del Nord-Mediterraneo e per noleggi totali a lungo termine (vi erano delle navi dal carico specializzato: la « nave degli allumi », fra la Turchia e Bruges, che ritornando prendeva il nome dal differente carico, « nave delle aringhe »); e quanto ai catalani, essi si sforzavano di dare navi sempre più grandi e sicure e pensarono di istituire un servizio regolare di Stato — ad imitazione di quello dei veneziani — proprio per destinarlo ai fiorentini e per attrarli sempre più dalla loro parte. Ciò provocava la gelosia dei genovesi e dei veneziani e viceversa ...

Che Firenze avesse grande interesse alla flotta catalana (come a quella basca) è provato da tanti episodi, fra cui riferisco quello dell'intervento dei suoi mercanti di Bruges per concorrere alla immediata ricostruzione di un elemento della flotta catalana, che era stato distrutto dalla tempesta (la nave di Piero Uliveri), mediante l'erogazione di prestiti e facilitando tutte le operazioni per comprare una nave tedesca di seicento botti (cioè, quattrocentocinquanta tonnellate di oggi) e rimetterla subito in viaggio (siamo nel 1407).

Non vi è dubbio che tra le forme di economia integrate — i così detti sistemi integrati — del Medioevo una delle espressioni più significative sia quella dei servizi disimpegnati da alcune flotte per gli altri paesi, specialmente per quelli non marittimi: gli esempi più eloquenti riguardano Firenze e, da quanto ho narrato, appare evidente che un po' tutte le marine mediterranee ed atlantiche hanno concorso in maniera decisiva allo sviluppo di quella grande potenza economica che è stata Firenze; ma soprattutto le marine catalane, basche, portoghesi e andaluse, nell'ordine di importanza per la Penisola iberica, affiancate da quelle italiane e da quelle provenzali. La marina basca sta a sé, perché essa ha costituito uno contributo specializzato, nel senso dell'accessione della flotta: invece per la flotta della Catalogna e altre flotte si è avuto un interesse fiorentino immedesimato con gli affari

economici di ogni genere, che comportavano una residenza nei luoghi. Non si può negare, però, che una delle cause di questi stanziamenti è dovuta anche alla convenienza dei mercanti fiorentini di stare vicino, anzi, di stabilirsi nei centri di armamento delle navi, dove, d'altronde, avevano preso contatto con le navi stesse ed i loro uomini; mentre i baschi erano stati conosciuti nell'offerta del servigio che facevano in Fiandra ed i rapporti con loro erano tenuti vivi nei molti porti che praticavano frequentemente, come Lisbona, Cadice, Valenza, Maiorca, in Italia e in Levante.

Essendomi introdotto nel campo della navigazione — uno dei problemi vitali della struttura, o, meglio, delle infrastrutture economiche della Spagna, e ciò specialmente nei riflessi delle relazioni con l'Italia — mi permetterò di fare alcune considerazioni di ordine generale, alla stregua della documentazione da me utilizzata.

Da essa promana anzitutto una constatazione di insieme: che le flotte catalana (da me così detta per le regioni sino al Capo La Nao), quelle di Alicante-Cartagena, di Granada (anche se è un Stato a sé sino al 1492) e del rimanente dell'Andalusia e quelle dei porti della costa cantabrica, si sono rivelate di una consistenza di gran lunga superiore a quanto appare nelle pubblicazioni finora emerse su questo argomento, che, comunque, sono poche. Parlo di consistenza assoluta e relativa: cioè, come portata totale (e, quindi, numero totale) delle navi e come capacità massima (e relativi numeri) delle navi. Tutto ciò soprattutto per il periodo 1380-1410, quando sono nella massima prosperità la marina basca e quella catalana; posso riprendere la mia osservazione — seppure non con compiutezza — per l'intero secolo XV, nel quale assistiamo alla grande fioritura della marina castigliana del sud.

Vi sono tanti aspetti parziali del problema della navigazione, che allora appaiono risolti brillantemente da queste « nostre » flotte: la lunghezza dei viaggi (alcune navi vanno da Beirut a Bruges), la loro regolarità (nel senso che le partenze subiscono ritardi minori e che i rischi vengono superati più facilmente) e la loro rapidità (dipendente, altresì, dalla riduzione delle attese nei porti).

A proposito delle marine iberiche, vi è da domandarsi: quando entrano nel Mediterraneo quelle atlantiche? E quando vanno nel Mare del Nord quelle mediterranee?

I baschi precedono tutti, come è facile immaginare, nel senso discendente ed io ho trovato il limite inferiore nell'anno 1335. Ho incontrato, poi,

due navi di Siviglia — di Juan Parissio e Ferando Pieri — che nel 1389 frequentavano i porti della Sicilia per trasportare grano a Pisa. Anche questo mi sembra un anno « record », che è superato soltanto da quello dei baschi e dei fiamminghi (una nave accertata in un atto notarile di assicurazione del 1348).

I portoghesi entrano nel Mediterraneo almeno nel 1391; e nel 1392 gli inglesi e i tedeschi, sempre con scali nella Penisola iberica.

I catalani entrano in Atlantico, per Bruges, dall'inizio del secolo XIV e dalla metà di esso si fanno numerosi.

Quanto alla qualità delle cose trasportate, come ho detto parlando della rivoluzione economica dei noli, si trattava di ogni tipo di merci, dalle più ricche alle più povere, i cui noli presentano una variabilità da uno a cinquecento; ciò — ripeto — dalla fine del secolo XIV.

Una prima apertura alla circolazione dei beni meno ricchi si verificò all'inizio del secolo XIV e avvenne a vantaggio delle materie prime, che, infatti, la meditazione via via affermatasi attorno ad ogni operazione aveva portato a considerarle, non in sé e per sé, ma inquadrate nel prodotto al quale avrebbero dato corpo: così, la lana e le più povere materie accessorie rappresentate dal guado o pastello e dall'allume, che furono giudicate con riferimento al panno nel quale dovevano essere incorporate. Ad esempio, ho accertato che il costo della lana a Minorca o a Maiorca si moltiplicava per 7 a panno realizzato; da cui un costo di trasporto corrispondente al 21 % del valore iniziale della lana avrebbe, invece, costituito appena il 3 % di quello definitivo del panno.

Come si vede, il problema dei costi deve essere sempre riportato all'origine dei diversi fattori che concorrono a formare il bene e seguendolo poi nelle sue vicende sino al consumo.

Questa grande conquista dell'accessibilità del trasporto marittimo a qualsiasi bene, in conseguenza — devo ripeterlo — della nuova configurazione dei relativi prezzi, si diffuse grado a grado nella viabilità interna, cominciando da quella dei fiumi e, infine, a quella terrestre. E questa estensione bisogna tenerla presente per un insieme di avvenimenti, in modo da poterceli spiegare: così, l'affermazione delle fiere di Ginevra e, poi, quelle di Lione, che sono dovute alla possibilità, nel significato economico, di circolazione di ogni merce nelle vie interne. Tali fiere non furono esclusivamente finanziarie — come si è sostenuto — ma principalmente

mercantili, secondo la dimostrazione che ci viene offerta dai documenti commerciali.

Contemplando nell'insieme le conseguenze della instaurazione del commercio di massa, ho fatto allusione agli effetti, straordinariamente benefici, verificatisi dal lato dei consumi; ma, per completare l'indagine, bisogna risalire dal lato delle produzioni: ed è evidente come un commercio vivace e florido eserciti impulsi decisivi sulle varie produzioni, anche dall'aspetto qualitativo, e proprio per i beni meno ricchi che, infatti, tale condizione ha ammesso nel giuoco degli scambi.

Vediamo qualche cosa sulla mercatura: di essa molto è conosciuto, soprattutto proprio per le sembianze esteriori, quali sono le molteplici correnti di circolazione delle merci. Il mio *excursus* si limita alle innovazioni compiutesi in questo quadro.

Quanto alle merci povere, nelle linee fondamentali osserviamo una copiosissima defluenza — che stimola sempre più le relative sorgenti produttive — delle « semenze » verso il Mare del Nord (da dove, specialmente per il riso, si assiste alla prosecuzione nell'area germanica); il riso stesso va abbondantemente in Italia — che, fino alla metà del sec. XVI, non ne conoscerà la coltura — e può risalire per le vie interne almeno sino al parallelo di Lione; cuoia e pelli si indirizzano in gran copia verso l'Italia da ogni sbocco compreso fra il Guadalquivir e il Llobregat, e in esso si inserisce il getto cospicuo proveniente dalla Barberia e che fa capo principalmente a Maiorca, e, quindi, a Valenza, Alicante, ecc. Per questi ultimi beni, lo studio del mercato di Pisa — il primo del Mediterraneo per l'importazione dei medesimi — ci convince della netta prevalenza iberica in questa sfera (dico iberica, includendovi le esportazioni, sempre di cuoia spagnole, via Lisbona) e tale constatazione non può subire l'attenuazione della circostanza della presenza a Pisa di numerosi mercanti catalani e, poi, castigliani, molto impegnati in simile commercio.

Anche l'olio, che non è molto « ricco » e tanto più, dovendo viaggiare in fusti pesanti ed ingombranti, dalla fine del sec. XIV lo vediano diffondersi, da una parte nel Mare del Nord e, di contro, a Costantinopoli e nel Medio Oriente, vincendo la concorrenza degli oli dell'Italia meridionale. È da notare che entrano in circolo anche gli oli balearici, che fanno presa in Fiandra, in Inghilterra e oltre.

Altra novità considerevole — cui ho accennato — è quella del getto di due merci essenzialmente nuove per l'Occidente: la seta (questa, molto ric-

ca e lo zucchero di Malaga, per quanto già il Mediterraneo centrale ne producesse (la seta, soprattutto nella Calabria, e lo zucchero, nella Sicilia), ma per qualità e quantità inferiori.

L'ultima novità, sempre fra quelle cospicue, è rappresentata dalla affermazione dei panni, che per il periodo 1350-1420 (mi riferisco all'ammissione di essi nel commercio internazionale), concerne le ben note città che si trovano al centro (anche se situate in riva al mare) delle grandi regioni laniere; fra di esse Maiorca raggiunge le migliori punte qualitative, con esemplari perfetti anche nella tintura, i quali ritroviamo nei magazzini di Firenze ancora all'inizio del sec. XVI. Come ho accennato, i volumi delle esportazioni di questi panni sono rilevanti e un grande ruolo viene disimpegnato dai mercanti genovesi (per il Levante e, meno, per l'Italia meridionale) e più ancora da quelli fiorentini, per l'Italia meridionale, facendo di Gaeta e Napoli i grandi empori di rifornimento della Calabria, mediante gli smistamenti marittimi; e delle regioni interne, tra gli Abruzzi e la Puglia, con smistamenti terrestri, fino a raggiungere l'Adriatico.

Mercanti catalani, fiorentini e pisani si occupano degli addentramenti in Toscana, in Umbria e nelle Marche e fanno arrivare i panni stessi persino nella pianura padana.

Della lana aragonese-balearica ho rappresentato alcuni temi; adesso aggiungo che essa ha dominato nei centri drappieri italiani più importanti fino alla metà del secolo XV. Ciò anche a Firenze, dove l'indirizzo era quello della produzione raffinata, impiegandosi principalmente lana inglese; ma la Corporazione del 1410 permise alle società di San Martino di lavorare anche la lana di Minorca, mentre prima esse non conoscevano che quella d'Inghilterra. In Toscana, il sessanta per cento delle importazioni di lana spagnola era formato da quelle provenienti dai centocinquanta centri di terraferma che ho potuto individuare (in cui vi era anche una porzione castigliana), e delle Baleari.

Per la Lombardia tale percentuale sale ad almeno settantacinque, nonostante la concorrenza delle lane che vengono dalle più vicine Provenza, Borgogna e Brisgovia; e sono le lane del Maestrazgo che prevalgono nettamente.

La Castiglia prende il sopravvento dal 1440 circa, cominciando, naturalmente, con la lana che fa capo a Cuenca e spingendosi via via sempre più a nord, nel cuore di Castiglia (di cui, tra le altre qualità, è menzionata quella di Soria e di Burgos); normalmente si adopera — come per tutti gli

altri beni e operazioni — l'aggettivo « spagnola », che rimanda a tutta la Spagna (compresa Granada), eccettuando l'Aragona e le Baleari.

Se per queste nuove lane non ho potuto conoscere molti centri di produzione, ne ho, tuttavia, appreso i valori ed ho potuto raffrontarli con tutto il repertorio, incluse le lane di Inghilterra, Francia, Germania, Portogallo, Barberia, Turchia e Italia. Dirò soltanto che le lane spagnole hanno assunto un pregio come quelle di Minorca, che sono state le migliori, dopo le lane inglesi, coprendo il sessanta-settantacinque per cento del valore di queste ultime.

L'ottima qualità della lana castigliana e la sua abbondanza, come l'iniziativa e l'intraprendenza dei mercanti, che intanto si erano affermati nella fioritura generale di queste regioni, hanno permesso una industria, che i miei osservatori italiani e lionesi hanno rivelato di primo piano: e come, altrimenti, i panni castigliani avrebbero potuto introdursi nei mercati italiani e divenire oggetto di transazione rilevante nel crocicchio di Lione?

I porti — si è sempre letto — determinano i retroterra; ma aggiungo che, non meno frequentemente sono le regioni interne a fare sviluppare i porti, richiamandovi il maggiore affollamento di operatori. Lo straordinario progresso della Castiglia, per i suoi rapporti con il Mediterraneo, ha fatto estendere la funzione del suo porto, che era Valenza. Almeno dall'angolazione italiana — ma gli interessi fra l'Italia e la Castiglia si erano rivelati molto consistenti — dalla fine del secolo XV, Barcellona viene un po' trascurata e le forze si concentrano su Valenza, come si rileva dalle aziende poderose che vi hanno sede e dai numerosi affari di accomandite e simili che ad esse riconnettono.

La grande potenza castigliana, oltre alla cognizione che ci è offerta dell'osservatorio italiano, si coglie di già dalle fiere di Ginevra e si penetra in tutta la sua portata studiando le fiere di Lione. È vero che questi documenti lionesi appartengono a società fiorentine; ma, poiché esse dominavano nettamente in quel luogo, i loro documenti sono molto significativi.

Da quei quattrocento registri contabili tenuti a Lione e dai copialettere e lettere sciolte scambiate con il mondo intero, noi possiamo comprendere tutto il sistema economico della Castiglia, che diventa presto quello di tutta la Spagna e in ispecie apprendere la funzione cui ha assolto Burgos: funzione di piazza dirigente ed esecutiva allo stesso tempo, che ha contribuito decisamente all'unità economica spagnola, tutto coordinando ed allacciando, componendolo in un insieme perfetto: e si sa bene come in questo

insieme spagnolo si inquadrasse il nuovo mondo. Sempre dai registri di Lione, le nostre cognizioni si completano, constatando l'avanzata delle fiere di Castiglia, collegate e quelle lionesi e al centro di quella unità economica (Burgos), per un ruolo cambio-bancario e finanziario in generale, imprescindibile per una autentica efficienza dell'intero quadro e per la coesione delle parti.

Prima di chiudere — e devo lasciare da parte temi di rilievo come quelli della banca e dell'assicurazione — mi piace di ritornare, con il solito veicolo del documento italiano, fra i catalani di allora, operanti in Patria e fuori.

Abbiamo lasciato quelli dei decenni a cavallo dell'anno 1400 nell'Italia centro settentrionale e adesso preciso che l'aggruppamento più considerevole si era formato a Pisa, dove confluivano almeno i due terzi delle navi catalane che toccavano l'Italia, il carico delle cui stive, infatti, in gran parte rientrava nell'azione commerciale toscana, ma dove era apprezzabilissima la quota trattata in proprio dai mercanti catalani di Pisa e della quale essi curavano l'inoltro, avvalendosi dei connazionali stanziati all'interno, che ho trovato persino ad Arezzo ed a Perugia; questi ultimi, in contatto anche con Ancona e gli altri porti delle Marche e della Romagna.

A Pisa essi avevano legami profondi con le istituzioni locali e ho constatato che quasi tutti disponevano di un conto corrente presso progredite banche pisane e fiorentine, di cui ho scritto nel 1955.

L'avvicendamento fra le regioni catalane e castigliane che ho ricordato in superficie per i beni principali della lana e dei panni di lana ha influito sulle dislocazioni dei mercanti dei due paesi: ho accennato alle grandi aziende fiorentine, di Valladolid, di Medina, ecc. (oltre quelle di Siviglia, che non sono indipendenti) e adesso riferisco, molto brevemente, che i mercanti castigliani in Italia sono stati numerosi e con solide aziende, specialmente a Firenze e soprattutto dagli ultimi 20 anni del sec. XV: provenienti specialmente da Burgos; ma anche da Valladolid, Soria, Carrión, Santo Domingo, Miranda de Ebro.

Alla fine di quel secolo, in una società di industria della lana dei Salviati di Firenze, su 14 fornitori di lana, 11 sono spagnoli; su 7 fornitori di grana, 5 sono spagnoli: tutti residenti sul posto.

Studiando un'altra società dei Salviati, nel 1520 circa, su 26 mercanti stranieri viventi a Firenze, con i quali essa ha contrattato, 12 sono spagnoli, 8 di Ragusa, 4 di Pisa, 1 di Venezia e 1 di Genova.

Un tale Michele di Miranda fornisce il ferro, che, naturalmente, è basco.

Attraverso Lione — sotto l'azione combinata tra spagnoli e italiani — si svolgevano scambi intensi con la Spagna, perché questa era un mercato ricettivo per le merci che confluivano a Lione. Ad esempio, vi giungevano, per andare poi a Burgos, Valladolid, Saragozza e Siviglia, drappi di seta, da Lucca e da Firenze; altri prodotti della seta, da Venezia e da Milano; argento dalla Germania; viceversa, attraverso Burgos, vediamo salire a Lione seta grezza, zafferano e grana, anche per essere riesportati. Siamo all'inizio del sec. XV e queste combinazioni continuano per lungo tempo.

Nello stesso periodo vi è un'altra generazione di mercanti che pare fossero fratelli: Francisco e Juan di Salamanca, i quali mi hanno molto impressionato per il ruolo disimpegnato nel grande triangolo Burgos-Lione-Firenze, alternandosi nelle tre città e formando delle combinazioni durevoli con i Salviati, che si occupano anche di collegare Burgos a Nantes, dove la Spagna per notevoli interessi ha piazzato da qualche anno suoi operatori.

Potrei continuare, esaminando i rapporti con Anversa, con l'Inghilterra, con Lisbona, ecc.; ma la constatazione è sempre una: quella, cioè, che nel sec. XV la Spagna ha assunto il dominio economico dell'Occidente — e non soltanto economico — mentre continua ad operare affiancata agli italiani — mi sembra proprio un affratellamento — insieme ai quali, cominciando da altre zone, e sostenendosi a vicenda, in senso reale e in senso personale, aveva contribuito a porre le basi più solide e originali della civilizzazione economica e generale.

Adesso gli italiani, terminato il loro compito durato quattro secoli, dopo aver visto la straordinaria potenza economica in tutti i sensi di questa Nazione, cessano dal ruolo di fiancheggiatori (sostenitori e collaboratori) e scompaiono dalla scena principale.

IX

GENOVA E SPAGNA NEL XIV SECOLO. IL « DRICTUS CATALANORUM » (1386, 1392-1393),

prefazione al volume
di R. Gallura Cecchetti-G. Luschi-S. M. Zunino

Il problema della individuazione delle fonti — della loro valutazione — è sempre palpitante per tutti i rami storiografici: ed ancor più lo è per la branca dell'economia, sia perché le sue multiformi espressioni, da luogo a luogo e da tempo a tempo, hanno determinato testimonianze peculiari, delle quali dobbiamo renderci conto; sia perché i vuoti nelle serie di documenti superstiti sono così frequenti e vasti, da richiedere l'ausilio di altri tipi documentali. Indubbiamente, le fonti di diretta emanazione delle azioni economiche — o, per meglio dire, dai soggetti loro — offrono il più alto rendimento per lo storico, anche in considerazione del fatto che la competenza e l'interesse dei soggetti medesimi hanno avuto sempre di mira la rappresentazione della realtà operativa, senza infingimenti e, tanto meno, elusioni. Ma per non poche delle potenze economiche di primo piano dei secoli XIV-XVI la sorte non è stata favorevole, essendosi verificate delle falcidie profonde nelle collane di simili testi, se non addirittura la perdita anzitempo, che ha impedito qualsiasi accumulazione archivistica (è il caso della documentazione delle aziende di modeste dimensioni, più frequenti nelle città di mare).

Fra tali « potenze », Genova è quella che ha sofferto maggiormente della dispersione delle scritture commerciali, da dire senz'altro « private »; e ciò, almeno in gran parte, per una condizione di origine, la quale si identifica con il costume degli uomini di affari genovesi: quella di rifuggire dal regolamento contrattuale diretto, rimanendo ligia al notaio, fino a gran parte del XV secolo. Per simile inclinazione dei mercanti genovesi, le collane di rogiti notarili del grande Archivio della Città — per giunta, molto folte — hanno consentito delle ricostruzioni numerose e sono state

ritenute fino ad oggi, con fondamento, molto prodighe di dati costruttivi: come dimostrano gli studi vari e profondi che da esse hanno tratto alimento. Però, oltre ad alcune deficienze dell'atto notarile — sulle quali è superfluo indugiare, dopo averne richiamato la mancanza di organicità nella rappresentazione degli avvenimenti —, le lacune nelle serie sopravvissute non sono di poca entità: con ciò, senza intendere di minimamente scalfire la consistenza delle ricostruzioni predette; ma semplicemente riferendomi ad ulteriori motivi della vastissima tematica storico-economica.

La fortunata riesumazione di documenti concretati in Genova stessa, soprattutto per gli anni successivi al 1380 (alludo alle scritture dell'Archivio Datini di Prato, che si esauriscono nel 1410, e proseguono con l'apporto di numerosi filoni di testi del XV secolo), o in città vicine e lontane, tuttavia collegate ad essa o ai suoi caposaldi operativi italiani e forestieri, mi ha fatto convincere che proprio in quell'epoca il mercante genovese, o per impulso personale o per istigazione dei suoi colleghi forestieri, tende sempre più verso l'*apodixia*, per fissare gli accordi operazionali. Da alcuni studiosi è stato richiamato il particolare dei frequenti divieti dell'impiego di tale mezzo contrattuale (sotto pena di nullità nell'atto) e, infatti, la realtà pratica (rigorosamente documentata) ha rivelato un abuso considerevole di tal sorta.

Dobbiamo considerare che la piazza di Genova era intensamente popolata da mercanti non liguri, i quali da tempo — almeno dalla metà del XIV secolo — avevano completamente abbandonato il ricorso al notaio (senza che ne richiami le ragioni, avendone scritto ripetutamente): e questi erano i fiorentini e, in genere, tutti gli esponenti delle città toscane dell'entroterra, cui si era aggiunta Pisa, avendo essa abbracciato le stesse tecniche di quelle, la battaglia della Meloria (1284) e, più ancora, dopo la perdita della Sardegna (1326). Le 14.183 lettere che l'azienda Datini ha ricevuto a Genova e, molto più, le 10.824 lettere che da Genova la stessa Compagnia ha diretto alle consorelle di 7 città (Firenze, Prato, Pisa, Avignone, Barcellona, Valenza e Maiorca), assieme ai 75 libri ivi colmati di scritture contabili, nel periodo 1380-1410 circa, indicano in maniera inequivocabile come solo raramente i mercanti toscani, nei loro rapporti con i genovesi od operatori di luoghi diversi, nella piazza, accettassero le definizioni notarili: e tale costume, tanto più valeva nella conclusione di affari tra loro, che non erano pochi, sia per il folto gruppo dei soggetti, sia per l'intensità (e volume) delle transazioni.

Se tutto ciò si constata dal lato delle aziende toscane (comunque, le più numerose e le più importanti nel luogo) e facilmente si spiega, per le loro abitudini da cui ormai esse non prescindevano neppure all'estero (altre prove significative in questo senso rileviamo dalla quasi assenza di mercanti toscani nelle pingui serie notarili dell'« età americana » di Siviglia, nella quale Città, invece, già prima del 1492 avevano cominciato a succedersi grosse società collegate a tutto il mondo), più rilevante ancora mi sembra una specie di verifica che sono riuscito a fare nei riguardi degli operatori genovesi. Mi limito alla pratica assicurativa (che, però, era molto frequente), per la quale l'Archivio Datini ci ha trasmesso un centinaio di polizze di assicurazione redatte in Genova, con genovesi, dal lato attivo e passivo delle operazioni: ebbene, questa contrattazione « privata » rivela una piena disinvoltura — o, maturità, starei per dire —, da far ritenere la deviazione stessa piuttosto radicata. È vero che vi è sempre una intromissione fiorentina — e in ispecie delle aziende Datini, ché, altrimenti, tali testi non sarebbero rientrati in quell'Archivio —, ma i genovesi intendevano resistere su un loro formulario, tutt'al più cedendo sull'impiego del volgare. Quel formulario applicato da due sensali, che ho individuato, è mutuato interamente dalle espressioni che l'atto di sicurtà del notaio genovese aveva assunto, occultandolo sotto le spoglie di una compra-vendita a termine (già rilevata dal Bensa, nella sua opera del 1884) e continuando a tacerne il premio. E i capoversi dei carteggi e le partite contabili svolte in Genova dalla Compagnia Datini denunciano un numero ben più alto di contrattazioni assicurative e di altro genere, che provano la rarefazione dell'atto notarile, nell'epoca, e un certo svilimento della sua portata di fonte storica, sempre per tale epoca, ed a maggior ragione per quella successiva.

In una recente indagine — i cui risultati sto per pubblicare in un volume apposito — ho accertato che nei rogiti assicurativi genovesi ben di rado compaiono soggetti fiorentini; mentre, contemporaneamente, le scritte private dianzi ricordate richiamano copiose operazioni del genere: per cui una valutazione di Genova quale piazza assicurativa sarebbe incompleta se ci attenessimo esclusivamente agli atti peculiari del luogo.

Si aggiungono, poi, le perdite provocate dal tempo e da fenomeni diversi, come la calamità belliche, da cui Genova, purtroppo, non è stata risparmiata.

In generale, pertanto — sempre, s'intende, relativamente ai problemi economici — dobbiamo adoperarci ad individuare — come ho detto

all'inizio di queste note — ulteriori tipi di fonti, idonee a colmare i vuoti in queste che hanno costituito le « colonne documentali » di Genova (ed anche di altre città marittime, se escludiamo Venezia, la quale pure ha abbandonato presto il notaio, ricorrendovi i suoi operatori quando agivano lontano dalla Patria).

Dobbiamo, quindi, dare il benvenuto alle « nuove » fonti, che l'Istituto di Paleografia e Storia medievale dell'Università di Genova ci ha rivelato, offrendocene subito la disponibilità con questa fedele riproduzione.

È superfluo sottolineare che, trattandosi di una *fonte fiscale*, presenta elementi positivi — che si annidano dal lato dell'Ente pubblico, o di chi per esso — ed altri negativi, dal lato del tassato, per le ovvie imperfezioni della denuncia dell'imponibile, le quali, in questo caso, sono piuttosto rilevanti, perché dalla denuncia stessa si risale ad una pluralità di elementi che interessano il ricercatore. Ma tutti sappiamo quanto oculata fosse l'apparecchiatura fiscale del Comune di Genova e come sufficiente la regolarità onde si comportavano i contribuenti. Comunque, mi proverò a fare una critica sotto questo aspetto.

Il *Drictus Catalanorum* ci riporta ad uno dei periodi sicuramente più interessanti delle relazioni economiche fra Genova e la Catalogna — e, comunque, a quanto, facendo capo ai mercanti catalani, si incentrava su Genova —, le quali relazioni, per giunta, si estendono, perché l'imposta si localizzava non solamente sulle correnti fra i due paesi, ma si estendeva alle irradiazioni da Genova ed alle confluenze su Genova, seppure limitatamente agli atti aventi a soggetto, appunto, gli operatori catalani.

I dati che questi codici mettono a disposizione, se sono opportuni per Genova, a motivo, infatti dei vuoti dianzi lamentati — quasi totali nella documentazione commerciale e non trascurabili in quella notarile —, non sono di minore giovamento per Barcellona e la vasta area circostante, perché ivi tali deficienze si ripetono.

Un primo pregio di cui è provveduta questa fonte si identifica con la organicità degli avvenimenti da essa documentati: il movimento delle navi in arrivo e in partenza, quando vi siano le implicazioni predette (le quali, ripeto, sono definite dalla appartenenza dei carichi ad operatori catalani, sulla cui veridicità riferirò più avanti), che, se non è sempre riferito con regolarità cronologica, ad essa ci riporta facilmente, giacché le date che lo concernono sono enunciate quasi costantemente.

Di norma, si succedono separatamente le partenze — le quali occupano la parte iniziale (pp. 102-183 e 292) del settore del *Drictus* che sto per commentare (quello del 1392-93) — dagli arrivi (pp. 183-292).

I tragitti chiaramente delineati concorrono nell'imprimere organicità, perché la loro cognizione ci abilita ad attribuire a ciascuno di essi la frequenza della operazione: e ciò, con il suo volume, raccolto in ogni unità di servigio predetto e, quindi, globalmente. Ed ancora, si appalesano non poche figure di operatori, con gli atti onde si ripetevano e le cifre di affari parziali e totali, per i vari itinerari (potendo essi, infatti, applicarsi in più di uno) e per le merci.

Seppure disperse fra le stive di più navi e su percorsi diversi, le varie specie di merci possono essere agevolmente ricomposte ad insieme, oltreché per soggetto (di cui ho detto), per quelle che prendono il nome di « correnti mercantili », con tutti gli attributi di intensità e di cifre di affari assoluti, fino a concludere con una « bilancia commerciale », sui cui elementi hanno fatto leva, appunto, gli uomini d'affari catalani. Ma bisogna tenere conto dei gruppi di merci escluse dall'imposizione e le quali sono messe chiaramente in evidenza nella « Introduzione ».

Di là da questi cospicui apporti di ordine squisitamente mercantile (con gli agganci ai soggetti), veniamo soddisfatti dal concorso alla conoscenza dei problemi della navigazione, soprattutto per quanto riguarda i mezzi ed il loro impiego: alludo alle navi, delle quali di sovente è citato il tipo (e conoscendo, ormai, a sufficienza la portata in peso di ogni tipo di naviglio, ci formiamo un'idea del « tonnellaggio » totale), la loro nazionalità o almeno quella del *patronus*. A questo proposito, mi sia consentito un inciso: la data, del 20 marzo 1392, riferentesi alla nave sivigliana di Roy Martines (a pag. 107), è la più remota relativamente all'ingresso in Mediterraneo del naviglio andaluso, dopo quella, del 1390, che ho incontrato per altre due unità in servizio fra i maggiori « caricatoi » di grano della Sicilia e Pisa-Genova.

Se, poi, combiniamo questi particolari con la rotta praticata, si può pervenire a giudizi — non dimenticando, però, la limitazione di essi ai soggetti catalani — di « specializzazione » per itinerari, quanto alla nazionalità e alla portata delle imbarcazioni. Ad esempio — seppure sia ovvio e secondo quanto appare nettamente dai testi commerciali — è da sottolineare l'impiego cospicuo delle flotte leggere della Riviera di Levante nell'intenso collegamento fra Genova e Porto Pisano, il quale ha il preciso significato

di una reciprocità fra quei porti nel redistribuire i carichi ad essi affluenti per la loro funzione di capolinea del naviglio grosso. A riguardo, devo sottolineare che a Porto Pisano (cui dobbiamo cominciare a collegare, dalla fine del XIV secolo, la nascente Livorno) concludevano i loro viaggi molte navi dell'area detta « catalana » ed in genere iberica (perché, oltre alle menzionate navi andaluse — ed a quelle basche che sappiamo introdottesi nel Mediterraneo molto prima —, vi ho incontrato quelle portoghesi, quelle del Regno di Granata, le « galeotte di Malaga » e le « galeotte di Almeria ») e poi quelle provenzali, fiamminghe, olandesi e persino veneziane, tutte aventi a bordo merci di catalani con destinazione Genova; ma anche alcune grandi unità genovesi (e di Savona), provenienti da ovest (specialmente dal Mare del Nord), avendo esse a bordo carichi fiorentini fino a due terzi del totale, e soprattutto quelle provenienti dal Levante, che tuttavia curavano da se stesse la prosecuzione dei carichi.

E questi singolari codici genovesi — che oggi vedono la luce per merito dell'Istituto di Paleografia e Storia medievale dell'Università di Genova, ed in ispecie del suo Direttore e dei suoi collaboratori — forniscono una conferma di tutto ciò, con i fasci di rapporti Genova-Pisa e viceversa, che presentano 80 viaggi (di cui due comprendenti anche Tunisi e Maiorca) sul totale di 152 (ma non è da dimenticare che su questi dati deve agire la minore capacità delle navi dei servizi costieri, che riduce il totale di portata a vantaggio delle navi maggiori). Sempre in tale ordine di considerazioni sul transito da Pisa di unità genovesi, bisogna non trascurare le grosse « caracche » (sempre superiori a 1.000 *botti*), che, andando dal Mare d'Azov o da Beirut o Alessandria verso il Mare del Nord, e viceversa, non salivano sino al porto di armamento, ma facevano scalo a Pisa, oppure a Gaeta o a Napoli (molto importante è stata anche la funzione delle « saette » di Gaeta, in simili allacciamenti, malgrado il « nostro » testo ce ne presenti una sola, quella di Cola Iacopuzzi).

È ovvio che le unità maggiori le ritroviamo soprattutto nelle destinazioni catalane ed oltre, vale a dire sui più lunghi percorsi.

Lo studio dei documenti commerciali mi ha svelato ulteriori aspetti della funzione degli smistamenti e delle connessioni del mercato e porto di Genova, che ne innalzano di molto l'importanza: l'entroterra padano della Superba è da integrare con un complesso di operazioni accentrate sulla sua rivale Venezia, che l'intervento di mercanti forestieri — fra cui i catalani, i quali si appoggiavano a quelli delle città italiane dell'interno, massimamen-

te della Toscana — saldava fra i due estremi, determinando sicuri scorrimenti diretti Genova-Venezia, ed inversamente, o addirittura attraverso l'itinerario misto mare-fiume-terra-mare, per Pisa, Firenze, Bologna, Ferrara (ed il suo porto, Francolino), e viceversa (il senso contrario è sempre da sottintendere).

In documenti del genere è indispensabile la cognizione del dato cronologico, che per fortuna in essi figura quasi immancabilmente, secondo l'accenno fatto; ma è da domandarsi se le date sono quelle dell'accertamento dell'imponibile o quelle del movimento della nave: ed è evidente che, se si tratta di queste ultime, esse sono più significative.

Con tale argomento do inizio ad una sommaria critica dei nostri codici, raccogliendomi sempre in quello pertinente agli anni 1392-93, per il quale mi posso avvalere della intensa ed accurata rilevazione dei carteggi Datini (e delle contabilità analitiche).

In primo luogo, dalle scritture datiniane ho dedotto che per le destinazioni a Genova la data del codice è quella dell'arrivo della nave in porto, salvo in quattro casi; mentre in merito alla partenza, la data delle registrazioni è sempre anteriore, sì da ritenerla, con tutto fondamento, quella dell'accertamento fiscale (le rare eccezioni — ossia, della concordanza fra le due date — si verificano per i piccoli « liuti » di cabotaggio, evidentemente perché, ricevendo essi poche merci a bordo, l'operazione fiscale era più sbrigativa e la nave poteva prendere sollecitamente il mare, perfino nella stessa giornata).

Un altro motivo critico riflette la « verità » di queste rilevazioni: non per la misura dei valori dichiarati; sì bene per la eventualità che alla medesima siano sfuggite intere navi. La corrispondenza che la Società Datini di Genova ha spedito, dando notizia di simili movimenti, non di rado ci trasmette l'indicazione di appartenenza dei carichi di molte navi ai soggetti degli scambi; in più, abbiamo la possibilità di controllo scorrendo i carteggi scritti da Pisa a Genova (cioè, dal senso inverso), o altrove, che indugiano sugli arrivi colà (o sulle partenze, per il caso opposto), pure riportandoci nelle stive e dichiarando i « cartellini » apposti sui vari colli. Quanto ai rapporti Genova-Catalogna, mancano le lettere spedite (mi riferisco sempre al 1392-93) da Genova in quei luoghi, poiché nei medesimi non erano state ancora aperte le aziende datiniane, presso cui si sono accumulate le lettere; ma la Compagnia Datini di Genova (nata, appunto,

nel 1392) ha serbato i carteggi ricevuti da molte aziende corrispondenti nel triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca, che ci abilitano ad un analogo controllo; il tutto — è da aggiungere — con larghe possibilità di spaziare su altri porti, dato uno dei caratteri peculiari della documentazione, quello, cioè, di ribaltare e diffondere le notizie in ogni direzione.

Da questa indagine mi sono convinto che le « evasioni » sono state piuttosto frequenti: e ciò, massimamente per i piccoli vascelli, i quali, secondo l'avvertimento dato, erano molto lesti a fare i carichi ed egualmente lo erano nella discarica.

D'altronde, per quanto si riferisce al movimento totale del porto, proprio in una lettera del 31 agosto 1392 (da Genova a Pisa) leggiamo che « per Catalogna ci è tutto dì pasagi ». Per i due mesi a cavallo di quella data appuriamo ben 28 partenze per la Catalogna, di contro a 12 che figurano nel *Drictus*: è vero che si tratta dell'intero movimento (che potrebbe essere stato anche superiore), prescindendo dalla nazionalità dei carichi, ma esso è pur sempre indicativo di una ben più consistente massa di operazioni fra quei due caposaldi.

Rientrando nella cerchia della nazionalità catalana dei carichi, che avrebbe determinato le registrazioni del *Drictus*, bisogna tener presente che non infrequentemente i colli delle merci viaggiavano sotto segni mercantili differenti — il che, pertanto, ci conduce fuori strada —, sia per evitare rappresaglie o preclusioni di vario genere, sia anche per evadere il fisco. Leggiamo spesso nelle lettere commerciali come la tale o tal'altra merce viaggiasse « sotto nome o segno di ... », che constatiamo sicuramente essere persona diversa dal mittente o destinatario effettivo.

L'apparecchiatura contabile è illustrata chiaramente nella *Introduzione* ed io aggiungerò che essa appare nelle fattezze che si rinvengono per altri settori dell'imposizione fiscale genovese: come per quello delle assicurazioni marittime. Vi è però la differenza che i due cardini del sistema di registrazioni — il *manuale* (corrispondente al memoriale) ed il *cartulare* (cioè, il mastro) — nell'ultimo caso sono svolti separatamente, mentre nel nostro campo appaiono uniti (nel codice del 1392-93 si interpone fra essi il lungo conto acceso a Gabriele Giudice, che è il collettore). La concordanza si ha pure nella modalità di pagamento, che molto spesso faceva appello al banchiere.

Nonostante questi miei appunti critici, il *Drictus* rappresenta una fonte davvero unica nel suo genere, costituendo un'accolta di dati eloquenti per

un minimo di cognizioni sul movimento portuale, che è tuttavia sicuro (ricordo anche il particolare che le date delle navi in arrivo sono quelle effettive del viaggio e le altre si approssimano abbastanza): e un « minimo » è pur sempre rilevante nella materia della navigazione, in ispecie considerando quella organicità di dati che, ho sottolineato, non si ritrova nell'atto notarile.

Quanto al commercio vero e proprio, malgrado le evasioni parziali o totali (con le inesattezze inevitabili di ogni accertamento fiscale), appuriamo ulteriori « minimi » espressivi, i quali rimandano agli incanalamenti che i catalani facevano delle loro merci imperniandoli su Genova, facendoci conoscere una porzione, non certo delle minori, della congerie di traffici facenti capo a Genova: e sempre popolando il quadro di una miriade di uomini di affari, talvolta con i loro esatti luoghi di origine.

Il pregio di questa fonte — che, insisto, è considerevole — sta, appunto, nella offerta combinata di elementi pertinenti a Genova e a Barcellona, dagli aspetti sostanziali intrecciati in maniera suggestiva e possente. E ritornando ad un motivo formale, non è da sottovalutare l'esigenza sentita per entrambe le Città di un'integrazione delle loro fonti peculiari — le scritture pubbliche — che, per l'epoca, si erano svilite.

X

UNO SPIRAGLIO DI LUCE SUL FINANZIAMENTO DEL PRIMO VIAGGIO DI GIOVANNI DA VERRAZZANO

In questi ultimi anni la storiografia verrazzaniana si è arricchita incomparabilmente, grazie agli eloquentissimi documenti che, nel 1944 e nel 1954, sono stati rinvenuti nell'Archivio della *Torre do Tombo* di Lisbona (1) ed a quelli emersi dagli Archivi di Normandia (2).

Da parte nostra, la documentazione italiana mi è servita finora soprattutto per ricostruire quell'ambiente (le società commerciali) in cui ha vissuto Giovanni da Verrazzano (così come gli altri mercanti-navigatori che l'hanno preceduto e seguito), nel quale generalmente si sono formati i navigatori fiorentini, fornendo inoltre il particolare notevole dell'accertamento della sua professione di mercante, al servizio, prima, da fattore e,

(1) Ne siamo debitori a Mario Brandao, Luis de Matos e Alexandro Lobato. Tali manoscritti sono stati decisivi per la cognizione del secondo viaggio di Giovanni, che si interpone fra quello della scoperta della costa atlantica degli Stati Uniti (1524) e quello che lo portò al Mar dei Caraibi, dove trovò la morte (1528). Cfr. M. Brandao, *O processo na Inquisção de Mestre João da Costa*, t. I, Coimbra 1944. Tutto questo materiale è stato poi studiato sistematicamente dal Mollat e dall'Habert, di cui dirò fra breve.

(2) Queste scoperte possono dirsi iniziate nel 1876, quando Pierre Gosselin pubblicò i suoi *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine marchande et du commerce rouennais pendant les XVIème et XVIIème siècles*; ed esse sono continuate fino al 1952, quando rividero la luce i documenti di maggior rilievo — fra cui gli attestati di ordine finanziario — ad opera di Michel Mollat, che li ha presentati nel suo poderoso volume *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age* (Parigi 1952), e nei seguenti, incisivi articoli, in cui tiene conto degli ulteriori rinvenimenti francesi e portoghesi. Più recentemente, Jacques Habert ci ha offerto un quadro completo, con *La Vie et les Voyages de Jean de Verrazane*, Ottawa 1964.

poi, da socio, nel sistema di aziende dei Rucellai (3); in ispecie, le doviziose serie degli Archivi toscani mi hanno permesso di ricostruire alcuni aspetti dell'insediamento degli uomini d'affari fiorentini in Normandia, a Rouen, con una certa consistenza, a cominciare almeno dal 1445, con Leonardo di messer Gaspare, corrispondente della compagnia di Antonio della Casa, o, meglio, del sistema aziendale di tale casato, che aveva i suoi nuclei principali di Firenze, Roma, Avignone e Ginevra (4).

Localizzate le mie ricerche sull'attività delle aziende in qualche modo legate alle imprese del Verrazzano — anche se pochissime sono le aziende di tal sorta di cui è sopravvissuta documentazione efficiente — sono emersi gli attestati diretti: fra i quali presento qui un singolare conto, acceso a « Govanni da Verrazano (5), chapitano dell'Armata per l'India » (6), che

(3) Rimando ai miei lavori di carattere generale, come le conferenze tenute all'Università di Roma (*Firenze,* in « Città, Mercanti, Dottrine nell'economia europea dal IV al XVIII secolo », Saggi in memoria di Gino Luzzatto raccolti da A. Fanfani, Biblioteca della Rivista 'Economia e Storia', Roma 1964, pp. 106-150) ed il corso di lezioni all'Università di Firenze (*Tracce di uno storia economica di Firenze e della Toscana in generale, dal 1252 al 1550,* II ediz., 1967). La mia commemorazione del Navigatore, avvenuta in Greve in Chianti, il 21 ottobre 1961 — *Giovanni da Verrazzano e la navigazione dei fiorentini* —, non viene qui stampata, perché devo ancora arricchirla di dati essenziali sulla navigazione fiorentina, a cominciare dal XIV secolo.

(4) Queste collane di registri contabili (cui si affiancano talvolta, ma meno nutrite, delle serie di copialettere) si trovano nell'Archivio di Stato e nell'Archivio dello Spedale degli Innocenti di Firenze e nell'Archivio Salviati di Pisa. Esse rivelano altresì tutte le connessioni del mercato-porto di Rouen con i caposaldi in cui i fiorentini primeggiano: con Parigi e, dalla fine del XV secolo, con Lione; con Ginevra, fino allo spengimento delle sue Fiere; con Bruges e, poi, con Anversa; con la Provenza e la Linguadoca; con la Catalogna, con l'Andalusia e con il Portogallo; senza dire dei centri nevralgici italiani. Sulla diffusione dei mercanti-banchieri-assicuratori-armatori fiorentini in Normandia renderò conto dettagliato in un prossimo lavoro.

(5) La forma dell'epoca, *Verazano,* cioè con una sola *z,* non deve generare dubbi sulla forma attuale, come è avvenuto recentemente negli Stati Uniti d'America. Le doppie consonanti erano piuttosto rare fino al XVII secolo; e, del resto, questo nome nella stessa sede lo troviamo scritto anche con due z; un'altra volta è doppia soltanto la *r.* La dizione attuale deve essere quella delle due doppie: secondo avviene per molti altri nomi propri.

(6) Nella rubrica dei conti, che precede tale registro, l'intestazione è: « Giovanni da Verazzano, chapitano dell'Armata per il *Ghattaio* ». Il conto in questione fu scoperto dalla mia collaboratrice Elena Cecchi, mentre con me procedeva all'esame integrale dei registri Gondi. Ne detti notizia al IX Colloquio internaz. di Storia marittima (Siviglia, settembre 1967), con la relazione, stampata negli Atti relativi: *La*

apre uno spiraglio di luce sul problema del finanziamento del primo viaggio.

Tale conto trovasi nel mastro — il « Libro grande verde segn. G » — della Compagnia dei fratelli Bernardo e Antonio di Antonio di Leonardo Gondi, con sede a Lione (7), nel periodo in cui le Fiere erano tuttora in auge, sotto la poderosa spinta delle grandi società fiorentine, fra le quali questa dei Gondi, appunto, esercitava un ruolo di primo piano (8).

Antonio si era stabilito a Lione fin dal 1515 (9), sposandovi l'anno successivo Marie-Catherine de Pierrevive, per la quale Giovanni da Verrazzano aveva « un affetto particolare », data la sua familiarità con i Gondi (10); Antonio svolse un ruolo primario in quella società lionese, mentre le sue aziende continuavano a prosperare, con una rete di operazioni, che, da Lione facendo leva su Siviglia e Cadice (11) e su Lisbona, si irradiava nel nuovo mondo.

Il nome di Antonio Gondi è già noto per avere egli contribuito al finanziamento del primo viaggio verrazzaniano, come abbiamo appreso dal contratto del 23 marzo 1523, rinvenuto dal Mollat nel *Tabellionage de*

participación toscana en la navegación atlántica, in « Anuário de Estudios americanos », t. XXV, pp. 281-293. Nel 1968 cedetti questo documento all'Esposizione internazionale « *Hemisfair 1968* », di San Antonio, Texas.

(7) ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Arch. Gondi*, n. 9, anni 1522-1523. Anteriormente, quella compagnia, sempre accanto ad Antonio, aveva annoverato il nipote di lui, Pierantonio di Alessandro di Antonio: cfr. il « Libro giallo segn. E » e il « Libro giallo segn. F », dei 1516-1522: A.S.F., *Arch. Gondi*, nn. 7 e 8.

(8) Ha scritto di recente sul ramo di Simone di questo Casato — e quindi anche su Antonio e Bernardo — Richard A. GOLDTHWAITE, *Private Wealth in Renaissance Florence. A Study of four Families*, Princenton 1968, pp. 156-186.

(9) Nel 1515, lo troviamo stabilito a Lione, in « une belle et grande maison somptueusement bastie à neuf, avec plusieurs membres comme tinailler, granges, estableries, vergiers et jardins », adiacente d'un lato alla casa dei Pierrevive, e dall'altro lato alla casa dei Rousselet (cioè i Rucellai): J. HABERT, *La Vie et les Voyages de Jean de Verrazane*, cit., p. 249.

(10) J. HABERT, *op. cit.*, p. 250.

(11) Un esponente dal casato Gondi, Francesco di Filippo, dal 1532 aveva fondato a Cadice una *compagnia di accomandita*, assieme a Giovanni di Zanobi Borghini, avendo per accomandante Francesco di Giovanni Lapi, che, a sua volta, era accomandatario in Siviglia, in una compagnia contratta con Filippo di Filippo Strozzi e con Giuliano e Piero Capponi: cfr. la mia relazione al V Congresso di Storia della Corona di Aragona (ottobre 1952): *Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortés e Pizarro*, vol. III degli *Estudios* del Congresso stesso, Saragozza 1954, pp. 131-206.

Rouen degli Archivi dipartimentali della Senna inferiore (12), ed il quale riproduco integralmente dall'Habert: « Dudit jour de lundi [23 marzo 1523]. Jehan le Buatier, receveur de l'entrée des draps de soye à Lion, Françoys le Buatier, son frère, et Anthoine de Martigny, tous demeurant à Lyon, lesquels confessèrent avoir accueillis et parsommé l'un l'autre, pour autant d'argent que par eulx et chacun d'eulx sera baillé, mys et employé, avec et en la compagnye de sires Jehan de Verrasenne, Thomassin Gadaigne, Guillaume Naze, Tobert Albisse, Anthoyne Gondy et Julien Bonacorcy, tous marchans florrentins, pour le fait du voiage sur mer que lesdits marchans ont l'intention faire faire au lieu nommé les Indes en Kathaye. Pour ledit voiage fait, avoir et emporter par lesdit le Buatier et Martigny, chacun leur regard, et pour autant d'argent qu'ils, et chacun d'eulx, metront audit voiage, tel gaing et proffict qu'il sera trouvé à eulx appartenir, chacun leur cotte part et proportion. Et pour ce faire, lesdits Buatier et Martigny se submistrent mettre et employer pour le fait d'icellui voiage: c'est assavoir, par icellui Jehan Buatier la somme de 200 écus d'or soleil, par le dit Françoys la somme de 300 écus d'or soleil, et par icellui de Martigny la somme de 100 écus d'or soleil. Et à ce tenir, etc. ..., obligé, chacun leur regard, biens et héritages etc. ... Présents: maistre Clément Bauderon et Nicolas Doublet » (13).

Questo documento fece giustamente meravigliare l'Habert per l'esiguità degli apporti di parte francese: « cifre estremamente modeste », ammontando appunto a un totale di 600 scudi di sole (14); e si noti che i fratelli le Buatier erano dei mercanti affermati, a Lione (15), e imparentati con Tommaso Guadagni, che ne aveva sposato la sorella Péronelle (16).

Il conto, che riproduco nelle pagine seguenti (17), permette adesso di farci conoscere la misura dell'intervento dei sei italiani (tutti fiorentini) di

(12) M. Mollat, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, cit., p. 253.

(13) J. Habert, *op. cit.*, p. 246.

(14) *Ibidem*, p. 247.

(15) Nel mastro Gondi rivivono anche questi due fratelli, in un conto di rapporti mercantili e bancari del 1521-1522: A.S.F., *Arch. Gondi*, n. 9, c. 90.

(16) M. Mollat, *op. cit.*, p. 401, n. 160.

(17) Esso è a sezioni contrapposte; ma le presento soprapposte, per esigenze tipografiche. I numeri romani sono sempre riprodotti alla maniera araba, salvo le testate delle sezioni dei conti. La moneta di conto è lo *scudo di marco*, che era in rapporto, allora, di 1,2073 a *scudo d'oro di sole*; la posizione: *A.S.F., Arch. Gondi*, n. 9, c. 286.

cui al previo documento, e precisamente le somme concentrate sulla Compagnia di Antonio Gondi.

Vediamo il significato di questo conto, a cominciare dalla sezione *avere* (quella in alto). La I, IV e VI partita contemplano le quote che « più persone ... missono sotto nome di ... Antonio Gondi » (18) nell'« Armata per l'India », attribuendole complessivamente al Capitano, che, appunto, viene accreditato. Tali quote sono le seguenti:

Priore Cambi	scudi di sole	400
Monelli		200
Giuliano Ridolfi		230
Benedetto Bellacci		500
Francesco e Leonardo Mannelli		600
Giovan Battista Uguccioni		400
monna Maria Gondi		100
Gian Prevo, servitore d'Antonio Gondi		30
Bernardo Altoviti		150 (19)
Tommaso Ridolfi		50 (20)
	scudi di sole	2.660

Lo stesso Antonio Gondi ha, naturalmente, partecipato: con scudi 570, secondo la V partita. Infine (partita II), si accerta la porzione di Riccardo del Bene, di scudi 170, che egli aveva pagato al Gondi in Parigi.

Il totale è pertanto di scudi 3.400, come viene menzionato nella penultima partita.

La III partita non ha significato, perché si annulla con la omologa della sezione antitetica del conto.

Nella sezione trascritta sotto (il *dare*) sono raffigurati i pagamenti di tale somma globale, in due riprese:

1) scudi 1.995.18.6 (I partita): per contanti, al mercante Giuliano Bonaccorsi (21), scudi 1.600; il rimanente, direttamente al Capitano e per il pagamento di cose a lui fornite;

(18) Si noti che il Gondi interviene individualmente e non con la sua Compagnia.

(19) Questo valore è il totale di scudi 100, di cui alla parte finale della I partita, e scudi 50, che costituiscono l'ultima partita.

(20) Questo valore è offerto dalla IV partita.

(21) Questo suo intervento non ha nulla a che vedere con la quota che egli ha versato personalmente, nel gruppo dei sei mercanti fiorentini, di cui al documento dell'Archivio di Rouen.

2) scudi 1.404.1.6 (il totale delle partite II e IV), per contanti, a Parigi, erogate da Antonio Gondi direttamente al Capitano, in più riprese.

Notiamo anzitutto l'intervento di più persone, fra cui un servitore del Gondi: il che ci autorizza a pensare che anche le quote degli altri siano state accumulate alla stessa maniera: e, di conseguenza, che l'insieme dei partecipanti al finanziamento sia stato piuttosto folto. Tutte queste persone erano residenti a Lione, dove pure erano stabiliti Tommaso Guadagni, Guglielmo Nasi, Roberto degli Albizi e Giuliano Bonaccorsi (che abbiamo già visto curare il pagamento di scudi 1.600), fra coloro che intervennero nel contratto del 23 marzo 1523.

Queste persone dovrebbero avere effettuato i loro apporti in nome e per conto della cospicua Compagnia, di cui erano soci « maggiori ». Quanto ad Antonio Gondi, sarei incline a pensare che l'intervento suo sia stato « in proprio » (seppure costituito dai contributi di diversi altri) e non di Compagnia: e ciò perché egli era la persona da più lungo tempo introdotto nel luogo e legato al Verrazzano, come all'azienda cui questi apparteneva (la Compagnia Rucellai); in proposito, non è decisiva la mancanza di analoghe registrazioni in questo mastro, che era della Compagnia: potrebbe la partecipazione avere fatto capo al fratello Bernardo, con registrazioni in un libro personale di quest'ultimo.

Ho lasciato per chiudere il Verrazzano, sempre riferendomi al documento di Rouen. Seppure la sua partecipazione sia individuale nel secondo viaggio (ne riparlerò fra poco), per questo primo io non escluderei il contributo della società Rucellai, di cui egli nell'occasione deve essere stato il procuratore. Non è possibile escludere i Rucellai, giacché da più tempo e con più profonde radici essi agivano a Parigi e in Normandia (oltre che a Lione) e non è probabile che avessero mandato avanti da solo il loro impiegato, rivelatosi eccellente navigatore, nelle complesse operazioni che essi avevano intessuto in tutto il Mediterraneo e in combinazione con il Mare del Nord, a cominciare dalla Manica, su cui si affaccia il dipartimento normanno. Anzi, mi sembra piuttosto fondata l'ipotesi che i capitali immessi nell'impresa dai Rucellai avessero costituito la quota prevalente in questa operazione.

Se ammettiamo la preponderanza della frazione spettante ai Rucellai (ed a Verrazzano) e riteniamo media quella capeggiata da Antonio Gondi, il contributo dei sei fiorentini potrebbe farsi ascendere a 20.000 scudi di

(sezione *avere*)

MDxxiij.

Govanni da Verazano, chapitano dell'Armata per l'India, de' avere, addì 18 di settenbre, ▽ 2560 d'oro di sole, a Entrata, c. 32, per tanti posto avere Antonio Ghondi per un chonto a parte, al Quaderno di fFiera, c. 411, che di tanti restava là chreditore, auti da ppiù perxone, per la loro parte di detta Armata, che missono sotto nome di detto Antonio Ghondi, coè: ▽ 400 sole, Priore Chanbi; e ▽ 200 e' Munelli; ▽ 230, Giuliano Ridolfi; ▽ 500 Benedetto Bellacci; ▽ 600, Francesco e Leonardo Mannelli; ▽ 400, Ganbattista Ughucconi; e ▽ cento, monna Maria de' Ghondi; e ▽ 30, Gan Prevo, servidore d'Antonio Ghondi; e ▽ cento, Bernardo Altoviti; vagliono di marchi, chassa, in questo, c. 285, ▽ 2746s.9d.2

E ▽ 170 d'oro di sole, per tanti posto dare Antonio Ghondi a parte, in questo, c. 252: e sono che tanti si ragona ne rischotessi (Antonio) a pParigi da Riccardo del Bene; e si li sono chonti nella partita di ▽ 1071.7.9 d'oro di sole; vagliono, di marchi, ▽ 182s.7d.8

E de' avere, ▽ 160 d'oro di sole, per tanti posto dare Antonio Ghondi, c. 252: e sono per istorno della partita di chontro che non s'aveva a mettere in questo chonto, ▽ 171s.13d.1

E ▽ 50 d'oro di sole; posto dare Tommaso Ridolfi, in questo, c. 13: e sono che tanti gle ne fa buoni per la sua porzione à messo in detta Armata sotto nome del sopra ditto Antonio Ghondi; vagliono, di marchi, ▽ 53s.12d.10

E ▽ 570 d'oro di sole; posto dare Antonio Ghondi propio al xuo chonto chorrente, c. 312: e sono che tanti gle ne fa buoni per la sua errata di quello à messo in detta Armata, nella somma di ▽ 3400 d'oro di sole; vagliono, di marchi, a 7.5.8 per cento, ▽ 611s.10

E ▽ 50 d'oro di sole; posto dare Bernardo Altoviti per suo chonto chorrente, c. 10: e xono che tanti gle ne fa buoni pre resto di 150 d'oro di sole, à messo in ditta Armata, sotto nome del maggiore Antonio Ghondi; e 'l ditto Antonio n'à quitanza in somma di ▽ 3400 di sole del sopra ditto chapitano; vagliono, di marchi, ▽ 53s.12d.8

(Somma) ▽ 3819.5.5

(sezione *dare*)

MDxxiij.

Govanni da Verrazano, chapitano dell'Armata d'India, di chontro, de' dare, addì 18 di settenbre, ▽ 1995 s. 18 d. 6 d'oro di sole; a Uscita, c; 60; posto avere, il ditto, al Quaderno di fFiera, c. 416, che di tanti restava là debitore, che ▽ 1600 si paghorno per lui a Giuliano Buonachorxi e il resto a llui e per più choxe fornite per lui; vagliono, di marchi; chassa, in questo, c. 285, ▽ 2141s.5d.9

E de' dare ▽ 1071 s. 7 d. 9 d'oro di sole, faccian buoni per lui a Antonio Ghondi proprio; avere a un suo chonto a parte, c. 252; e sono che tanti gle ne paghò chontanti a pParigi in più volte, sino di febraio pasato; vagliono, di marchi, a 7.5.8 per cento, ▽ 1149s.8d.4

E Δ 160 d'oro di sole; posto avere Antonio Ghondi, a parte, c. 252: e sono che tanti ne rispoxe per lui ditto Antonio a pParigi a Guliano Buonachorxi; vagliono, di marchi, ▽ 171s.13d.1

E ▽ 332 s. 13 d. 9 d'oro di sole, fatti buoni per lui a Antonio Ghondi; avere a u' suo chonto a parte, c. 252: e sono che tanti gle ne paghò di chontanti a pParigi, oltre alla somma di ▽ 1071.7.9; vagliono, i marchi, ▽ 356s.18d.3

(Somma) ▽ 3819.5.5

sole: che è una cifra imponente, se consideriamo il potere di acquisto di quella moneta e l'importo globale dei tre francesi, che ne rappresenterebbero appena 1/33. A proposito di questa disparità, l'Habert — pur mancandogli il termine fiorentino per il confronto — ne aveva intuito l'ampiezza, giustificandola — e mi sembra verosimilmente — come « un versamento (quello dei tre francesi) più teorico che utile, destinato non a permettere l'effettuazione del viaggio — la qual cosa è scontata: il Re lo consente e offre 4 navi — ma per inserirsi fra i consorziati, riservandosi dei diritti su una nuova rotta commerciale eventualmente aperta » (22); ed io aggiungerei che ciò fu possibile dai rapporti — non solo di affari — che legavano specialmente i le Buatier a quegli operatori fiorentini, nonché per la certezza di un'impresa seria e vasta, secondo l'affermato costume di questi ultimi.

Proviamo ad accostare a questi dati analoghi del secondo viaggio, fornitici dal Mollat. Il progetto di società, formata nel 1526, prevedeva un capitale di 20.000 lire tornesi (23), conferito nella maniera seguente:

Ammiraglio Chabot, 1 galeone e lb. tor.	4.000
Guillaume Prudhomme, generale di Normandia,	2.000
Giovanni da Verrazzano,	2.000
Jacques Boursier, di Parigi,	2.000
Jean Ango, 1 nave e lb. tor.	2.000
Pietro Spinola,	2.000

L'A. ha stimato lb. tor. 1.000 ciascuna unità navale: portando il totale, dunque, a lb. tor. 16.000 (24), corrispondenti a scudi di sole 8.472,33.

Il sensibile divario fra questi due valori totali suppongo che sia da ascrivere all'incompletezza degli addendi dell'ultimo, piuttosto che alla determinazione presuntiva, da me effettuata, di 5 dei 6 componenti del primo. Ma non deve essere la quasi assenza di mercanti fiorentini fra i consorziati del viaggio del 1526-1527 a far pensare così: a parte il fatto che il Verrazzano agiva sempre in combinazione con la Compagnia Rucellai, egli, per l'occasione, era stato, per così dire, « scritturato » dal grande armatore di Dieppe, Jean Ango, e dall'Ammiraglio Chabot per una opera-

(22) J. Habert, *op. cit.*, p. 247.
(23) Nell'epoca, 1 scudo di sole equivaleva a 1.8885 lire tornesi.
(24) M. Mollat, *op. cit.*, p. 417.

zione tutta o prevalentemente normanna, apportando essi 2 navi (25). Nel terzo viaggio (1528) la combinazione riprenderà i caratteri della prima.

Bisogna considerare, poi, che i due viaggi avevano obiettivi differenti: mentre il primo avrebbe dovuto servire, anzitutto, alla individuazione di un « passaggio » verso il *Cattaio*, al disopra delle terre antecedentemente scoperte e che Amerigo Vespucci aveva definito « un Continente nuovo », il secondo aveva scopi essenzialmente mercantili, indirizzandosi verso terre già praticate (le Indie per la via del Capo — sulla quale, tuttavia, si avventurò soltanto una delle tre navi del convoglio — ed il Brasile).

Ma il documento qui presentato sta ad indicare principalmente la formazione del finanziamento di quel primo viaggio: precisando come una sola azienda — o addirittura un solo uomo, se il Gondi, come appare chiaro, ha agito « in proprio » — traesse seco un numero non esiguo di altri uomini di affari (e anche di ceto diverso), per un ammontare rilevante; quindi, quanto fosse notevole l'insieme dell'apporto italiano (in questo caso, tutto fiorentino) — che presumiamo molto verosimilmente appoggiandoci al dato certo del Gondi e considerando le forti posizioni degli altri operatori, per lo meno dei Guadagni — e il suo marcato distacco da quello forestiero.

Secondo il solito, l'intervento di uomini di affari italiani (fra cui i fiorentini in primo piano) si compiva soprattutto, ed in misura ragguardevole, fin dalle espressioni iniziali, poiché essi erano in grado di avvertire — attraverso la mirabile funzione di studio cui le loro aziende assolvevano e la quale noi dobbiamo sempre tenere presente — le possibilità e la validità di un'impresa, anche su terreni inesplorati, con tutto quanto essa avrebbe richiesto in mezzi personali e reali e nel quadro dei rischi che l'avrebbero circondata. Ed una molla possente si aggiungeva: quella di dominare in ogni apertura nuova, in cui essi, appunto, riuscivano a precedere gli altri e vi dedicavano larghissime forze, concentrandole dai molti cui avevano inculcato fiducia. Così abbiamo constatato per le altre basi di partenza delle esplorazioni oceaniche — la Spagna ed il Portogallo — relativamente alle quali ogni giorno di più i documenti emergenti dagli archivi fanno penetrare nei dettagli di tal genere, ripopolando quei territori con i soggetti che hanno dato corpo alle operazioni, arretrando di molti decenni dalle imprese stesse.

(25) La stima di queste ultime è stata fatta da Michel Mollat alla stregua dei tassi di riparto dei proventi (le merci acquistate), che per lo Chabot era di 1/4 (Verrazzano doveva riceverne 1/6): *op. cit.*, p. 417.

XI

MERCANTI-IMPRENDITORI ITALIANI IN FIANDRA ALLA FINE DEL '300

Intorno al 10 aprile 1397 un furioso incendio distruggeva quasi totalmente la cittadina di Wervicq, sul fiume Lys, nel tratto in cui questo segna oggi il confine con la Francia. La compagnia fiorentina di Diamante e Altobianco degli Alberti di Bruges — che, in seguito vedremo, ne subì fortemente le conseguenze — rivolgendosi alla filiale valenzana della Compagnia di Catalogna di Francesco di Marco Datini, così descrive il disastro:

Più giorni fa che a Vervi s'apresse fuocho: e, perché le chase il forte erano di lengname coperte di paglia, traendo grande vento, non si poté rimediare che non ardesse tutto. Salvaronsi il forte de' panni ch'erano conpiuti; ma tra quelli erano in su' telai e pure ve n'arse buona somma de' conpiuti. E perché le chase sono arse, e non possono, al presente, o malamente, lavorare, non ne verranno questo anno in cotesti paesi quanti ve ne sogliono venire: il perché pensiamo que' che ora sono costì e que' vi verranno vi dovrebbero avere migliore diliveranza e vendersi (a) magiore pregi (1).

La notizia, sotto la stessa data, veniva trasmessa all'altra filiale della Compagnia Datini, quella di Maiorca. Ne riporto il testo, servendo esso alla integrazione del precedente:

Non è anchora 3 settimane che Vervi arse tutto; ma la magiore parte de' panni si salvarono; pure ne perderono tanti, che, tra quello e llo scorpio ànno che non possono lavorare, chrediamo saranno più chari questo anno non so-

(1) *Archivio Datini di Prato,* n. 979, lettera Bruges-Valenza, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 30 aprile 1397. Nella citazione delle lettere non è indicato il destinatario quando questi è l'azienda Datini del luogo.

gliono e che le ghalee n'arecheranno costì meno non sogliono: il perché vi dovranno avere costì migliore diliveveranza (*sic*) e con più profitto que' vi manderemo, che già n'abiano buona parte racolti (2).

E non sarà superfluo aggiungere le impressioni di un'azienda diversa — la Compagnia di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, pure stabilita a Bruges (3) — indirizzate egualmente alla filiale di Valenza:

I panni per costì, v'abiàno detto abiamo forniti, sono panni 50 e tutti a danari contanti abiàno conperato, perché, come sentito arete e alsì pensiamo lo vi scrivemo. Vervi arsse, che chasa non vi rimase: di che le genti aveano bisogno di danari per rifare le chase, di che di che (*sic*) chi conperò a danari contanti ebe bonisimo danaro. Sì che, quando gli arete, sapiategli vendere. E' sono belisimi panni e bene acolorati. Per le viniziane (4) gli arete: che Cristo gli salvi, l' leghagio n'arete per terra (5).

La città distrutta, o almeno tanto gravemente danneggiata, era quella che, secondo le carte Datini — le quali non riflettono la sola attività del mercante pratese, ma sono di portata universale (6) —, emetteva il maggior

(2) A.D.P., n. 1059, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 30 aprile 1397.

(3) Questa Compagnia, anch'essa fiorentina, rientrava in un sistema di aziende, che annovera due ulteriori basi importanti a Montpellier (cfr. il carteggio pervenuto da tale città in: A.D.P., nn. 532-533, 670, 781-782, 894-903, 999, 1074) ed a Parigi (cfr. il carteggio di Parigi in: A.D.P., nn. 184, 536, 671, 721, 783, 904-905, 999, 1075). Per la sede di Bruges, cfr.: A.D.P., nn. 442, 648, 753, 852-853, 979, 1059-1060).

(4) Si tratta della « muda di Fiandra », allora costituita da un convoglio di cinque galee, che si sdoppiava a Sandwich, avendo per mèta, due unità di esso, Londra, e, le altre tre, lo Sluis di Bruges.

(5) A.D.P., n. 979, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 7 giugno 1397.

(6) Per convincersi di questa peculiarità, basta pensare alle caratteristiche del carteggio (la classe di documenti più importanti dell'Archivio, con i suoi 152.000 pezzi, pervenuti da 267 luoghi differenti, di 17 nazioni): e cioè che l'informazione che esso offre esorbita di gran lunga dalla sfera aziendale del soggetto dell'Archivio medesimo. Il Laurent (*Un grand commerce d'exportation au Moyen Age: la draperie des Pays-Bas en France et dans les Pays Méditerranéens (XII^e^-XV^e^ siècle*, Parigi 1935, pp. 189-190), attingendo all'articolo di Robert Brun (*A Fourteenth-Century Merchant of Italy: Francesco Datini of Prato*, in « Journal of Economic and Business History », vol. II, 1930, pp. 451-466), attribuisce alle aziende di Francesco Datini tutte le esportazioni di panni di Brabante (ne ricorda i centri di Malines, Bruxelles, Diest e Lierre) e di Fiandra (ne riferisce le città di Courtrai e Wervicq) che risultano dai

numero di panni, tra quante, di Fiandra e di Brabante, inviavano i loro prodotti verso gli Stati meridionali e massimamente verso il Mediterraneo: e perciò essa costituiva uno dei principali centri lanieri dei Paesi Bassi (7). I suoi panni, osservati nella destinazione di cui sopra — istituendo, cioè, il confronto con gli altri che circolavano nel Mediterraneo — descrivevano un'area di diffusione eguagliata appena dai panni di Firenze (8).

Per un intervallo molto maggiore di quello di più intensa documentazione datiniana (9) — all'incirca un secolo, a partire dal 1350 — si hanno pure testimonianze attendibili della rapida e considerevole espansione di

documenti dell'Archivio del nostro mercante, mentre esse non hanno partecipato a tale attività neppure nella misura del 5 %.

(7) Altro duro colpo veniva inferto a Wervicq dalla pestilenza del 1400: « A Vervi v'è grande moria e èvi stata buono pezo e mortovi gran giente e non vi si lavora tropo » (A.D.P., n. 980, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Giovanni Orlandini e Piero Benizi, 28 settembre 1400); « fusti avisati per che chagione non mandai roba per le ghalee: e fu per la morìa, *car* [cioè *perché*] a Vervi non restava persona e anche qui è stata sì grande, che ci sono morti più di 12 mila persone: Idio abi l'anima loro » (A.D.P., n. 854, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 3 novembre 1400).

(8) Seguendo la costa europea (e quella delle antistanti Isole maggiori), a cominciare da Lisbona e sino a Napoli, non vi era approdo importante che non assistesse allo sbarco di panni di Wervicq, per il consumo locale, e, più ancora, per la distribuzione all'interno e per lo smistamento oltremare (dai porti fra Cadice e Valenza, con Maiorca e Iviza, è servita la Barberia, dall'Atlantico a Tunisi); da Tropea (Calabria) si passa in Sicilia, che ne è tutta investita; quindi, i porti maggiori della Puglia, ed Ancona, Fano-Rimini-Cesena-Ravenna e Venezia; di fronte, Ragusa. Quanto al bacino orientale, il numero dei porti interessati a questo traffico è minore; ma non mancano tutti quelli di primo piano: con i porti greci di terraferma e delle isole, Costantinopoli (e da qui nel Mar Nero), Cipro, Beirut ed Alessandria d'Egitto. Si può ben dire che nessuna contrada mediterranea abbia ignorato i tessili di Wervicq. In Italia essi si incontravano dappertutto, con concentrazione nella Toscana ed a Settentrione.

Ho cercato di delineare quest'area di diffusione dal mare, perché, appunto, i carichi di gran lunga maggiori di tali panni raggiungevano quei luoghi per la via marittima, assai più battuta, in genere, da tutti i panni provenienti dalle regioni del Mare del Nord, ma specialmente — come si vedrà — da quelli meno pregiati. E ciò vale anche per l'introduzione in Lombardia, Piemonte ed Emilia (attraverso Genova e Venezia, ma anche Pisa), nonostante che queste regioni — la prima in testa a tutte —, avessero conservato frequenti collegamenti per la via di terra; analogamente per la Catalogna e, a maggior ragione, per la Provenza e Linguadoca, che ricorrevano spesso alla vecchia via rodaniana.

(9) L'intervallo in cui più rilevante è l'addensamento dei testi datiniani è quello compreso fra il 1390 e il 1410.

questa città, che sembra avere assunto, allora, il primato, quantitativo, già tenuto dalla vicina Ypres, nella drapperia fiamminga (10).

(10) I panni di Ypres erano sempre stati anche tra i più pregiati. Nell'epoca sotto esame, un'idea dei valori dei panni di Francia e di Brabante ci è fornita da queste quotazioni: l'una, nel più importante mercato del nord e l'altra, in uno dei principali (se non assolutamente il primo) d'Italia:

	a Bruges		a Pisa	
Bruxelles, grandi	franchi	—	fiorini	75/85
Bruxelles, piccoli	»	—	»	40/50
Malines, fini, colorati	»	36/38	»	40
Malines, mezzani	»	20/30	»	—
Lierre, fini	»	25/28	»	38/42
Lierre, mezzani	»	22/24	»	—
Herentals, fini, colorati	»	22/25	»	30/32
Herentals, bigi, fini e mezzani	»	12/15	»	20/22
Wervicq, fini	»	—	»	28
Wervicq, comuni	»	20	»	—
Courtrai, colorati come i Wervicq	»	—	»	25
Menin e Comines	»	—	»	18/20
Anversa, «mischi» e di guado	»	—	»	22/25
Anversa, mezzani, bigi	»	9/10	»	16/18

(fonti: A.D.P.: per Pisa, n. 1113, valuta di panni, s.d.; per Bruges, n. 648, lett. Bruges-Firenze, dalla Comp. Luigi Mannini e Fratelli, 12 dicembre 1391).

Il franco (francese) era pressoché coincidente con la moneta aurea fiorentina.

Il quadro sopra riportato soffre, naturalmente, di qualche incertezza: per gli elementi di Pisa manca la data (ma ho appurato che essa cade tra il 1390 e il 1395); per ogni città vi sono caratteristiche proprie ed infine le misure si diversificano (per queste ultime, cfr.: H. Laurent, *Un grand commerce d'exportation au Moyen age, ecc.*, cit., pp. 218-220; una fonte contemporanea dice, ad esempio, che «e' panni di Coltrai sono anche migliori e più lunghi alle 2 [*alla* è misura di lunghezza], che que' di Vervi, e anche sono più larghi»: A.D.P., n. 854, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 5 maggio 1400, c. 1t). L'esame di numerosissimi altri documenti mi ha confrontato, tuttavia, nella validittà di queste due serie.

Un osservatorio di eccezionale efficacia è rappresentato dalla piazza di Pisa — il porto e mercato di maggior rilievo nel commercio mediterraneo dei panni — per il tratto inferiore di tale intervallo: l'insieme dei tessuti transatti, fra il 1350 e il 1371 (un totale di 4.710 pezze, per fiorini 135'854.7.0), dalla cospicua compagnia pisana di Baldo Sancasciano appare con la seguente graduatoria di valori relativi per città: Pisa, 24,4 %; Malines, 14,7; Wervicq, 7,5; Verona, 7,4; Bruxelles, 7,0; Parma 6,5; «franceschi», 6,4; Como, 5,0; Inghilterra, 4,9; Firenze, 3,8; Brescia, 3,7; Milano, 2,7, ecc. I dati concernenti Firenze non sono attendibili: in quel ventennio troppo frequentemente Pisa ne aveva chiuso le importazioni di panni (F. Melis, *Note di storia della Banca pisana del Trecento*, Pisa 1955, pp. 148-150. [Ora ristampato in F. Melis, *La banca pisana e le origini della banca moderna*, a cura di Marco Spallanzani, vol. 5 di questa collana. N.d.C.]). La doviziosa documentazione Datini, per il periodo adiacente che corre sino al 1410 mostra Wervicq in una posizione

Non starò qui a dilungarmi sulle ragioni del successo dei panni di Wervicq: mi limiterò a segnalare che il loro pregio — di poco superiore alla media — soddisfaceva la domanda prevalente dell'epoca; a ciò aggiungasi che la regolarità della via marittima aveva infittito le comunicazioni fra i paesi del Mare del Nord e quelli dei bacini mediterranei e, soprattutto, le aveva rese accessibili alle merci meno ricche (11).

Contemporaneamente a Wervicq, prendono sviluppo tre centri lanieri, pure affacciantisi sulla Lys: Comines, che la precede sul fiume, e Menin con Courtrai, che la seguono. Quest'ultimo, per qualità e abbondanza di produzione, le stava molto vicino; i tessuti dei rimanenti, che erano della stessa specie, venivano, talvolta, probabilmente, confusi con quelli di Wervicq e Courtrai (12).

ancora più favorevole: è passata in testa al gruppo dei paesi forestieri, in un numero ben più alto di nazioni (cfr. il mio vol. *Aspetti della vita economica medievale. (Studi nell'Archivio Datini di Prato)*. Questa informazione, seppure con numero di dati assai minore e per un terreno di molto ridotto, è prolungata dai registri dell'aretino Lazzaro di Giovanni Bracci che in parte si sovrappongono ai precedenti (1392-1425); essi rinviano alle operazioni delle sedi di Pisa, Arezzo, Firenze e Bologna, ribadendo tale supremazia (*Archivio della Fraternita dei Laici di Arezzo, Benefattori di Fraternita*, nn. 40, 42, 43, 44, 45, 46, 50, 54).

Per l'estremo superiore, ci viene incontro il mercato di Palermo, con il recente studio del TRASSELLI (*Il mercato dei panni a Palermo nella prima metà del XV secolo*, II. *La bottega di Matteo da Vico*, in « Economia e Storia », IV (1957), pp. 286-333), ove, nell'assortimento di un dettagliante (1431-1434), notiamo la prevalenza dei panni di Wervicq fra quelli stranieri, esclusi i « catalaneschi », che facevano, ovviamente, da dominatori nell'Isola. Quasi contiguo è il posteriore segmento (1436-1440), illuminato, da Costantinopoli, dal Mastro Badoer, nel quale si conferma il favore incontrato dai panni della cittadina in parola sui connazionali (*Il libro dei conti di Giacomo Badoer*, testo a cura di U. DORINI e T. BERTELÉ, vol. III de « Il Nuovo Ramusio », Roma 1956, pp. 18, 24, 128, 132, 206, 220, 312, 472). Per quasi tutto il secolo, disponiamo del getto di dati offertoci dal WOLFF (*Commerces et Marchands de Toulouse (vers 1350-vers 1450)*, Parigi 1954, pp. 131, 143, 152, 235-240, 269-270), per le importazioni in Linguadoca.

(11) Infatti i panni più pregiati — di Malines, di Lierre, di Bruxelles, ecc. — li rinveniamo meno raramente negli itinerari terrestri (v. nota 36), di quelli di Wervicq e Courtrai. Segnalerò due spedizioni di questi ultimi panni da Bruges a Bologna e a Pisa « per la via di Milano, a guida di Dino Forteguerra da Lucca » (A.D.P., n. 442, legaggio, Bruges-Pisa, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 23 luglio 1399; n. 648, leg. Bruges-Firenze, dalla Comp. di Giovanni Orlandini e Piero Benizi, 29 luglio 1399) ed una, sempre da Bruges, a Barcellona, via Parigi (A.D.P., n. 853, let. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, arr. 11 maggio 1399).

(12) « E gli è, a una legha di Vervi, uno luogho se chiama Menino, dove se fa

E con la « regione della Lys », numerosi altri luoghi di Fiandra e di Brabante erano efficientissimi e largamente rappresentanti — nel solito periodo — in ogni angolo del Mediterraneo (13): constatazione che smentirebbe l'affermazione secondo cui « non si può negare che le vendite di panni dei Paesi Bassi sui mercati meridionali si siano ristrette nel corso dei secoli XIV e XV » (14). È piuttosto da rilevare, invece, che gli studi sul lanificio di tale Nazione, profondi ed esaurienti per i secoli anteriori alla metà del XIV, non erano stati completati, in quel momento, per le epoche successive (ad eccezione di rare località); e che, comunque, non si sarebbe dovuta generalizzare la decandenza accertata per una o più città, queste essendo state rimpiazzate da altre, informatesi rapidamente e felicemente alle mutate situazioni.

Avanzate tali premesse, per far luce sul Wervicq — che, ripeto, è stato un centro laniero di primissimo piano, finora non sufficientemente indagato —, volgiamo l'attenzione ad un particolare — e questo è il nocciolo della mia narrazione — il quale emerge da altra documentazione riflettente il medesimo incendio. La notizia di quell'avvenimento — tanto importante, infatti, perché Wervicq era osservata da tutti — è corsa per il mondo e qualche azienda ne fornisce ulteriori dettagli.

La Compagnia Datini di Catalogna, dalla casa-madre di Barcellona, dà comunicazione del fatto alle sue filiali di Valenza e Maiorca, in questa maniera:

de' fini panni, come a Vervi: e pare tutto una cossa, salvo non àn(n)o il sugiello e non àn(n)o lo schachiere. E questi chatalani ne mandan assai; ma non so quello vagliono costà » (A.D.P., n. 852, lett. Bruges-Barcellona, da Guglielmo Barberi, 27 novembre 1397, c. 1t).

(13) Con Bruxelles, Malines, Lierre, Herentals, Anversa, Ypres, Courtrai, Wervicq, Menin, Comines — già rammentate — figurano le città di Liegi, Lovanio, Diest, Sichem, Hoogstraten, Bruges, Gand, Roulers, oltre a quelle che oggi rientrano in Stati diversi dal Belgio: Lille, Douai, Arras, St. Omer, Maastricht.

(14) M. Mollat, P. Johansen, M. Postan, A. Sapori, Ch. Verlinden, *L'économie européenne aux deux derniers siècles du Moyen-Age*, Relazioni del X Congresso Internaz. di Scienze Storiche (Roma 1955), Firenze 1955, p. 850. La rarefazione delle esportazioni verso il Mediterraneo è sufficientemente smentita da questa lettera: « ... avendo Diamante (e Altobianco degli Alberti) e noi noleg(i)ato, a' padroni delle ghalee viniziane, panni 240 per Maiolicha ...; ... che più di 1500 panni lasciono in terra (le galee veneziane) tra' chatalani e e' fiorentini e altre genti » (A.D.P., n. 979, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 2 agosto 1397, c. 1t).

Vene iersera la scarsela di Brugia: ancora non è renduto il procacio: anzi sugieliamo, l'aremo. Ecci nuove la villa di Vervi è tuta cremata di case e avere, che a pena le persone vi sono chanpate: ch'è uno miracolo di Dio! È una pietà: 800 caxe pasate arse: diciesi di ben 400 mila di franchi à fato di danagio. Gl'Alberti v'aranno gran pichiata, secondo si bofonchia: di che ci grava, chè sono persone non meritano male, a mio parere (15).

Le lettere da Brugia non si renderano di qui a stasera. Ecci nuove che a Vervi, s'aprese il fuocho e che in tuto la tera non è restato 20 caxe non sia cremato e ongni bene: a pena le persone sono potute schanpare. Tiensi il danagio sia di più di 300 mila franchi. Darà pichiata (16) a parechi. Gl'Alberti vi debono esere grossi, secondo si dicie (17).

Ecco, dunque, con approssimazione, l'estensione di Wervicq: oltre 820 case, la più parte — è detto nelle lettere venute a Bruges — in legno e paglia. Il danno risultò davvero cospicuo: un terzo di milione di fiorini, giacché il franco corrispondeva alla moneta di Firenze (18).

Il particolare notevole, preannunciato, concerne la Compagnia degli Alberti, la stessa che, in principio, abbiamo visto diffondere la notizia della tragedia, e sul quale essa tace, per intuibili ragioni.

Gli Alberti erano da tempo stabiliti a Bruges — con uno dei capisaldi del loro sistema di aziende — e vi svolgevano una intensa attività di importazione dei beni mediterranei e inglesi accetti dalla piazza e di quelli onde essa assolveva allo smistamento ed attività di esportazione di quanto vi confluiva, di raggio nazionale e germanico-baltico-scandinavo, avvalendosi persino di navi proprie, che vediamo frequentare i porti del Levante; in più, una minutissima rete di affari cambio-bancari (19).

(15) A.D.P., n. 966, lett. Barcellona-Valenza, dalla Comp. Datini, 23(25) maggio 1397, c. 4t (le date aggiunte fra parentisi stanno ad indicare il giorno di effettiva partenza della lettera, anch'esso apposto dal mittente). Nelle collezioni dell'Archivio manca la lettera che ha portato tale notizia da Bruges a Barcellona: è probabile che questa sia stata diffusa dallo « scarselliere » o da altre aziende di Barcellona (oltre all'eventualità, beninteso, dello smarrimento).

(16) Nell'originale, *pichichiata*.

(17) A.D.P., n. 1048, lett. Barcellona-Maiorca, dalla Comp. Datini, 25 maggio 1397.

(18) Le monete che correvano allora in Fiandra erano le seguenti (legate fra loro dal rapporto in *grossi*): *lira di grossi* (di 240 grossi), *franchi* francesi (di 33 grossi) e *scudi* di Fiandra (di 22 grossi).

(19) Ho tratteggiato l'ossatura di questo aggregato di aziende nell'artic. *Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo*, in « Economia e Storia », III (1956), pp. 25-31. Ne ripeto i capisaldi: Londra, Bruges, Malines, Parigi, Lisbona, Siviglia,

È, quindi, di primo acchito spiegabile come in quella calamità, abbattutasi sul Paese in cui erano fortemente impegnati, essi fossero coinvolti così gravosamente. Dobbiamo, però, chiarire la natura di tale danno: essendosi esso verificato fuori dalla sede della loro abituale funzione, di mercanti-banchieri.

Quali operazioni avevano costoro imbastito a Wervicq?

La circostanza che la cittadina della Fiandra occidentale attraeva soltanto per la produzione laniera, esige che l'impostazione del problema si distenda sulla manifattura e sugli immediati antecedente e conseguente mercantili, con i quali ultimi, al pari di tutte le aziende di commercio, gli Alberti avevano familiarità: e, precisamente, si tratta di fare scorrere, sotto gli occhi della nostra indagine, il complicato processo che va dalla fornitura delle materie prime alla vendita del panno ricavatone, con l'obiettivo di localizzare il rischio cui quella compagnia era esposta, e, quindi, il danno da essa subito: obiettivo, che, centrato, permetterà di risalire al genere di operazioni.

Cominciamo con l'esaminare gli estremi del processo.

Se gli Alberti si fossero contenuti in quello iniziale, avrebbero agito da fornitori delle materie necessarie ai drappieri di Wervicq, le quali sarebbero state quivi sorprese dall'incendio, avanti di essere trasferite in proprietà dell'acquirente.

Questa ipotesi non regge, sol che si rifletta alla impossibilità di accumulare, sotto lo stesso proprietario (nel nostro caso, gli Alberti), in una città non molto estesa come Wervicq, quantitativi ingenti di lana e di ingredienti: il servizio di magazzino era allora assai modesto e le materie ne venivano sollecitamente distribuite ai settori operativi, distaccandosi, pertanto, senza indugi, dall'ambito di responsabilità del mercante, per tramutarsi in quello del mercante-imprenditore o dell'artigiano; oppure, esse, per la maggiore porzione, erano avviate a tali settori direttamente dai grandi mercati o basi di smistamento (Bruges, per le sostanze secondarie; Calais, ma anche Bruges ed empori minori, per la lana): ed in questo caso sarebbe da escludere qualsiasi connessione con l'incendio di Wervicq, relativamente al rischio di fornitore (20).

Fez, Malaga, Denia, Valenza, Barcellona, Montpellier, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Pisa, Roma, Palermo e Rodi.

(20) I veri e propri magazzini si trovavano nei grandi empori centri di smistamento, mentre Wervicq era soltanto un centro industriale.

Ed ho formulato questa opinione, ben conoscendo come le compagnie italiane (almeno le toscane, che ho avuto occasione di studiare più dettagliatamente) fossero molto solerti nel rifornire le Fiandre di lana — dall'Inghilterra (21) e, in dipendenza di situazioni eccezionali, persino dalla Spagna (22) —, di sostanze tintorie — la grana del Mediterraneo occidentale, che stava prendendo il sopravvento su quella del bacino opposto; lo zaffiore egiziano, catalano e « spagnolo » (23); l'indaco e la lacca orientali; il guado italiano (il « lombardo » era talvolta preferito a quello di Amiens) (24), ecc. — e di allume (25). Ma, quello che conta, ripeto, per la

(21) Davvero considerevole è il « traffico delle lane » che svolge in Fiandra la compagnia lucchese di Antonio Quarti, cui conforma l'esportazione dei panni: « ma che io non avessi paura del mare, ogni anno vi manderei 600 panni e più, se più ne poteste vendere, inperoché mi vàe molto bene per lo traficho delle lane, ch'io facio: chè di chontinuo debo avere da loro da franchi 10 in 20 migliaia, e arei buono merchato di panni, pure ch'io ne volessi; ma lo perichølo del mare non mi lassa » (A.D.P., n. 854, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Antonio Quarti, dicembre 1401, arr. 12 marzo 1402). Le lane venivano talvolta cedute a baratto di panni, come ricorda questo operatore indigeno: « sono gienovesi e luchesi che baratano a lane » (A.D.P., n. 442, lett. Bruges-Pisa, da Guglielmo Barberi, 24 novembre 1399).

(22) I nostri mercanti di Bruges hanno tentato in più riprese di fare concorrenza alla lana inglese con quella « catalana » (prevalentemente del Maestrazgo) e persino con quella della regione di Murcia (A.D.P., n. 855, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 25 e 30 giugno 1404, 1 e 11 luglio 1404, 10 aprile 1406, 11 ottobre 1406; n. 641, lett. Barc.-Firenze, dalla Comp. Datini, 31 maggio (12 giugno) 1404, c. 3). Più notevole fu l'opera loro quando il « blocco di Calais » della lana aveva messo in serie difficoltà l'industria fiamminga (A.D.P., n. 855 lett. Bruges-Barc., dalla Comp. di Giov. Orlandini, 6 febbraio 1407, 12 febbraio 1407, c. 2, 21 marzo 1407, c. 1t; n. 856, lett. Bruges-Barc., dalla Comp. di Giov. Orlandini, 11 aprile 1407, 22 aprile 1407, c. 1t, 9 e 20 giugno 1407; n. 977, lett. Barc.-Valenza, dalla Comp. Datini, 13 maggio 1407).

(23) Con « spagnolo » si deve intendere la provenienza da Andalusia, Regno di Granata e regione di Murcia.

(24) Il guado « lombardo » veniva quasi tutto dall'Alessandrino (Alessandria, Pontecurone, Castelnuovo Scrivia, Tortona, Viguzzolo) e, meno, dal Pavese (Voghera, Casei). Quanto alla concorrenza al pastello di Piccardia: « qui è grande addimandita di guadi lombardi e rag(i)onate franchi 4 sarebbe del centinaio a danari contanti: ché dove soleano tôrre guadi d'Amiens oggi non gli voglono vedere, sì gli truovano deboli e chattivi » (A.D.P., n. 753, lett. Bruges-Genova, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 28 ottobre 1395, c. 1t).

(25) La Compagnia di Alberto degli Alberti aveva persino una « nave degli allumi » (A.D.P., n. 1059, lett. Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Alberto degli Alberti, 28 ottobre 1397; n. 853, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 5 luglio 1398; n. 979, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Diam. e Altobianco degli Alberti, 5 luglio 1398; n. 853, lett. Bruges-Barc., dalla Comp. di Giovanni Orlandini e Piero Benizi, 15 settembre 1399).

presente investigazione, è il volume di giacenza dei beni: or dunque, per quanto ampio esso fosse stato, nell'ipotetico cumulo di magazzino a Wervicq, antecedentemente al trapasso in proprietà del compratore, non avrebbe mai determinato la notevole entità della perdita patita dagli Alberti.

Ed è ancora da osservare che gli Alberti non avevano colà sedi — compagnia del loro sistema aziendale, filiale della compagnia di Bruges o rappresentanza della medesima — con relativa organizzazione, fra cui il magazzinaggio, e che gli atti di vendita li perfezionavano, con la tradizione dell'oggetto, precipuamente a Bruges; mentre a Malines, nel Brabante, disponevano di una compagnia (26).

Nell'altro estremo (quello finale), si stabilizza il problema mercantile dei panni: i quali, licenziati dalle « fabbriche » e acquisiti dalla clientela, avrebbero subìto l'incendio nei magazzini di quest'ultima, vale a dire, più genericamente, allorché il rischio era subentrato in essa. E qui si riaffaccia il tema del magazzinaggio: ammesso che questo esistesse, è da sottolinearne nuovamene la limitatezza; inoltre, è da rilevare che le pezze destinate all'esportazione, da qualsiasi zona fossero confezionate, venivano, di norma, accentrate con prontezza — almeno per la nostra Compagnia Alberti — a Bruges, per l'imbarco nel vicino porto de l'Ecluse oppure per avviarle verso sud, con i carri o con i muli (27).

La grossa « picchiata » della Compagnia di Diamante ed Altobianco è da piazzare, con tutta logica, in un campo diverso da quelli di mera mercatura, imperniati sulle materie e sul prodotto: e, cioè, sull'intermedia manifattura e sul suo soggetto.

I documenti riportati in principio e le riflessioni testè avanzate inducono a pensare che questa compagnia avesse disimpegnato a Wervicq la funzione di mercante-imprenditore: il danno da essa sofferto non si sarebbe concentrato, dunque, esclusivamente sulla lana e materie accantonate nei magazzini di detta città, per la vendita, e sui panni, nell'identica condizio-

(26) « Fosti avisati, da Diamante e chompagni, chome Nicholò s'era aconpagnato co' lloro e sta in Brabante, com'era usato » (A.D.P., n. 893, lett. Malines-Barcellona, dalla Comp. di Niccolò del maestro Piero, 20 ottobre 1396).

(27) Anche quando i panni di Wervicq e Courtrai dovevano seguire la via di Parigi (per la Francia meridionale e Catalogna) erano spesso riuniti a Bruges (percorrendo in più, cioè, due volte, un tratto pari ad un ottavo della strada Wervicq-Parigi): il che prova che in quest'ultima città le nostre compagnie avevano i propri magazzini principali (o esclusivi), presso i quali i panni affluivano, perciò, senza soste eccessive.

ne; ma, distribuito sulla lana e materie sotto trasformazione — affidate ai divettatori, scardassatori, vergheggiatori, filatori, orditori, tessitori, purgatori, tiratori, tintori, gualchierai, addobbatori, cimatori di Wervicq — ricandenti totalmente in proprietà e rischio dell'imprenditore medesimo. A questi addenti sono da affiancare: la lana e materie, che, nel circoscritto (ma non inesistente) magazzinaggio di Wervicq, erano in attesa dell'assegnazione agli artigiani e lavoranti attratti nell'orbita dell'« opificio » Alberti e della consegna all'acquirente; i panni ricavati dal proprio esercizio e quelli comperati.

Il campo di esposizione al rischio della Compagnia degli Alberti di Bruges, per le operazioni allacciate a Wervicq, era, quindi, vastissimo: e soltanto così può trovare spiegazione l'alta misura del danno ad essa derivato dall'incendio. E la zona centrale di questo campo — che poggia sulle molteplici botteghe artigiane — è nettamente prevalente, per le ragioni addotte.

Se i testi fossero stati espliciti sull'argomento, questa dissertazione, evidentemente, sarebbe risultata superflua; ma il carteggio diretto di quella compagnia (28) non intrattiene su tale ramo operativo, e neppure le lettere di mittenti diversi. Vi sono, tuttavia, qua e là, degli accenni eloquenti, tra i quali emerge il seguente, promanato ancora dalla voce autentica, pochi giorni prima del disastro:

> Atendiamo da Vervi e Choltrai, ognuni dì, alchuni panni ci manchano a cholorare. 4 torselli vi vogliamo costì mandare per terra. Chome fieno qui, farengli leghare e metteremo a chamino: e di subito ve ne manderemo leghaggio e v'aviseremo di quel fia bisongnio (29).

La parte finale del primo periodo — « ... alcuni panni (che) ci mancano a colorare » e, in essa, specialmente, il pronome *« ci »* — sta a significare che la tintura era la fase che esauriva un procedimento ricaduto totalmente sotto l'opera dell'azienda. Il dubbio che, sino a quella fase, la compagnia avesse eseguito atti non industriali, ma soltanto mercantili —

(28) Di questa compagnia sono sopravvissute 270 lettere, nelle seguenti direzioni: 74 a Barcellona (A.D.P., nn. 852-855), 94 a Maiorca (*id.*, nn. 1059-1060), 31 a Genova (*id.*, n. 753), 29 a Pisa (*id.*, n. 442), 27 a Valenza (*id.*, nn. 979-980), 12 a Firenze (*id.*, n. 648) e 3 a Iviza (*id.*, n. 1084). Le date di esse sono comprese fra l'8 giugno 1395 e l'11 luglio 1404.

(29) A.D.P., n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 14 marzo (4 aprile) 1397, c. 1t.

vale a dire, procurandosi, mediante acquisto, i panni da sottoporre alla tintura —, si dilegua analizzando attentamente la proposizione stessa: « mancare », in questo caso, è da interpretarsi « restare a fare », di un lavoro condotto, cioè, fino al punto cui aderisce l'elemento mancante, il quale, costituendone il completamento, la conclusione, non può non essere della medesima indole: sì che il riconoscimento di essa in tale elemento consente di risalire all'indole della previa serie.

Nel primo documento qui trascritto, gli Alberti, preoccupandosi di distinguere tra i « panni ch'erano compiuti » e quelli che « erano in su' telai », sembra tradiscano la loro sollecitudine per la sorte di questi ultimi.

Altre lettere della medesima fonte sostengono la mia interpretazione delle precedenti, più che con il ripetersi dell'aggettivo possessivo « nostri », riferito ai panni, con la capacità — che da esse traspare — di adattamento dell'azienda alle esigenze della clientela mediterranea, la quale capacità risponde efficacemente solo se l'azienda sia introdotta nella lavorazione.

Nel caso seguente, sono stati soddisfatti, riguardo al colore, i gusti segnalati per l'Isola di Maiorca:

> Questo giorno abiamo fatto leghare 2 balle di panni di Vervi e Choltrai, sengniate del sengnio di Iachomo Sartore, di n. VI e VII, e domani le charicheremo sulla nave viene Lucha del Biondo. Sono cholorate per Maiolicha, sechondo — abbiamo da' vostri di là — vogliono essere: non di meno, se costì vedessi si vendessino (a) migliore pregio che là, fatele scharichare chostì: se non, le lasciate andare avanti a Maiolicha (30).

In questi altri, afferenti alla piazza di Pisa, si allude alla eventualità di dover correggere i difetti della produzione, sottolineando, tuttavia, che la « roba nostra » è la migliore:

> Quando i nostri panni arete avuti, gl'arete provisti e avisatoci in quello avessono manchamento: sì che provedere vi possiamo. E se cominciamo a mettervi, ed e' si possa, la roba nostra sarà tenuta buona chome niun'altra. Di continovo cie ne tenete avisati di pregio e alle volte ci ricordate i colori (31).

> E abiamo ben visto quanto voi ne dite: i panni ve n'è alchuno sottiletti e i colori in altra forme no' vorebbono esere; e noi ne siamo da voi avisati come vogliono esere. E, per l'avenire, mandando, faremo sarano chome ne dite.

(30) A.D.P., n. 979, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 5 marzo 1397, 1t.

(31) A.D.P., n. 442, lett. Bruges-Pisa, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 20 settembre 1399.

Ma, volendoli fini, troppo pocho sarebbe franchi 26: e farebbesene, se non. Non di mancho, ci avisate quello tachano i panni per altri vi si mette: e non falli il diciate. Il modo a (a)vere di buoni abiamo chome niuno altro: ma che profitto vi vegiamo! (32).

È probabile che anche a Lierre gli Alberti assolvessero a funzioni imprenditoriali, dato che troppo insistentemente, nel repertorio delle loro esportazioni, ricorre il nome di quest'altra città. Funzioni, che sarebbero state esplicate anche a Malines, stando al contenuto di questa lettera, più tarda:

Come per più dettovi, noi abbiamo mandato a' vostri di Barzalona 2 panni interi, bagniati e cimati, e 2 meze peze, simile bagniati e cimati, e 2 peze di panni, che non sono aparechiati, cioè cimati, e adobati gli abbiamo con quanto al paese van(n)o s'achostuma. Sono suti a Parigi e ora debbano esere, o in pochi giorni saranno, a Monpulieri.

E 2 panni bianchi avemo in detto baratto, anchora di Mellina, gli abbiamo mandati a Doai, a tignere di grana, chon più nostri panni, e insieme co' nostri andrano a Barzalona: e tutto a voui (*sic*) si farà dare. E di tutto sarete avisati.

Voi mi dite v'avisiamo per che passagio mandiamo, per la siqurtà: e noi li mandiamo per terra, perch'è più sichuro e più presto e possono meglio portare la spesa: e chosì facciamo noi di nostri, che tutto giorno vi mandiamo (33).

Il capoverso d'apertura prova di già la dimestichezza che essi avevano con le lavorazioni parziali: e, soprattutto, colpisce la frase « addobati li abbiamo », mentre se l'operazione si fosse svolta fuori dell'ambito della loro « fabbrica », avrebbero detto « li abbiamo fatti addobbare », come ho appurato, in più testi, per le varie operazioni finali (addobbatura, tintura, cimatura, ecc.), quelle, cioè, che si innestavano sui panni comprati, alla nota guisa dell'attività delle aziende di Calimala (34).

Nel successivo capoverso, la contrapposizione dei panni « nostri » a quelli procurati mediante baratto — equiparabile ad un atto di compera (in questa circostanza, fu dato in pagamento del guado italiano) — mi pare

(32) A.D.P., n. 442, lett. Bruges-Pisa, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 29 gennaio 1400.

(33) A.D.P., n. 753, lett. Bruges-Genova, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 31 marzo 1400.

(34) Si osservi questo caso — concernente la tintura — di panni che l'azienda dichiara esplicitamente di aver comprato (« tolti »): « in questi panni ch'abiamo tolti, si à 2 panni bianchi, che cci pare sarà vostro utile a farlli tingniere per Barzalona di grana » (A.D.P., n. 753, lett. Bruges-Genova, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 22 febbraio 1400).

sufficiente a definire il carattere dell'operazione che ha portato i primi panni nelle disponibilità della società: non l'acquisto, ma la produzione, da essa predisposta e realizzata.

E quale era la provenienza, dal punto di vista territoriale, di questi panni « nostri »?

Due particolari convergono sulla medesima risposta: il ricorso ai tintori i Douai ed il trasporto terrestre (verso la Catalogna), che si effettuavano quasi solamente per i panni di Malines. Questi tessuti — a volte accompagnati dai prodotti di Lierre —, più pregiati degli altri, richiedevano un completamento tintorio parimenti pregiato: il quale era in grado di offrire Douai, in ispecie per il colore scarlatto (« tignere di grana ») (35), che bene si confaceva ai panni di Malines, mentre quelli di Lierre erano prevalentemente neri. Sempre dai documenti Datini — con la consueta abbondanza di dati, ché, altrimenti, non azzarderei generalizzazioni — risulta che nella destinazione della Catalogna (ma anche della Pianura padana) la traslazione dei panni per terra avveniva pressoché soltanto di quelli di maggior valore, quali, appunto, i panni di Malines: ecco le ragioni della frase « possono meglio portare la spesa », del terzo capoverso (36).

Ed ora, ammessa la funzione di mercante-imprenditore in questa compagnia, si affaccia un altro argomento: giacché tal sorta di aziende si è manifestata in differenti maniere, a quale tipo è appartenuta la nostra? Su questo tema avevano destato la mia curiosità gli innumerevoli « legaggi » (37) di panni esportati dai Paesi Bassi (non dimenticando, ovviamente,

(35) Cfr., fra l'altro: A.D.P., n. 853, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 8 agosto 1398; n. 854, lett. Bruges-Barc., dalla Comp. di Diam. e Altobianco degli Alberti, 19 maggio 1400; n. 980, lett. Bruges-Valenza, da Guglielmo Barberi, 19 dicembre 1399, c. 1t.

(36) Questa constatazione è ancor più dettagliata in un'altra lettera, in cui la stessa compagnia dice di avere omesso « di mandarvi, per ora, (panni di) Vervi e Coltrai per terra; e Mellina abiamo mandati, perch'e' panni di grande pregio possono meglio che que' di picoli pregi: anzi lo possono e gli altri non » (A.D.P. n. 852, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 28 maggio 1397).

(37) Il *legaggio* era una distinta dei colli, con l'indicazione, nel nostro caso, del colore o tipo del panno, della città di fabbricazione, del nominativo del « maestro » attraverso il quale si erano ottenuti, delle misure e delle « tacche » (qualche dato poteva mancare, per le ragioni di cui dirò appresso). Le compagnie lucchesi usavano spesso il termine *fattura* (A.D.P., n. 855, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Antonio Quarti, 11 maggio 1403, 18 marzo e 16 maggio 1404). Ma la vera fattura, in senso moderno, seguiva più tardi, alla liquidazione.

gli altri): in parecchi di essi, accanto alla enunciazione del colore della pezza, compare un nome personale, cui segue un valore (38).

Chi siano quelle persone e quei valori è precisato direttamente da uno dei « legaggi » (della solita Compagnia di Diamante), nel quale, dopo un elenco del contenuto di due balle, si legge:

> Nella balla di No. III si à 13 panni e ½, tra di Vervi e di Coltrai, de' medesimi colori e maestri e delle medesime tache, che sono in sopr'a' detti 13½ panni della balla di No. II (39).

Le persone, quindi, sono dei « maestri » ed i numeri le entità del « taccamento ».

La qualifica di « maestro » riconnette con l'attività produttiva e non con un atto di compra-vendita: vale a dire che, in tali occasioni, si tratta di panni non acquistati, ma fatti lavorare (40): ed il « taccamento », di conseguenza, rimanderebbe al costo di produzione, a meno che questo non fosse stato sopragravato in varia guisa (41).

(38) Quando nello stesso elenco rientrano panni di più provenienze, ciascuna di queste è dichiarata, dopo il colore o dopo il nominativo della persona. Tali nominativi non sono mai preceduti da preposizioni a altro. Ecco un esempio: « 1 bruschino di Vervi, Johanni van den Bergha, lb. 28 » (A.D.P., n. 442, legaggio Bruges-Pisa, dalla Comp. di Diamante e Altob. degli Alberti, 23 luglio 1399); oppure: « 1 scarlatto, Rugieri e Schans, tacha lb. 29 s. 5 » (A.D.P., n. 1059, legaggio Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Ricciardo degli Alberti, 27 luglio 1396). La stessa procedura si ripeteva per panni di diversa nazionalità: vedansi un legaggio di panni « cadissi » di Perpignano (A.D.P., n. 671, legaggio Perp.-Firenze, da Tommaso di Niccolò Tecchini, 24 luglio 1403) ed uno di stoffe bresciane (A.D.P., n. 1140, legaggio Brescia-Pisa, dalla Comp. di Iacomo de' Boni, s.d.).

(39) A.D.P., n. 1059, legaggio Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti, 9 dicembre 1396.

(40) E, infatti, nei legaggi dove — nella posizione dianzi riferita — mancano tali nominativi, ho incontrato la precisazione « comperati » o analoga: così, nella testata del documento, « legaggio di 4 balle di panni conperati » (A.D.P., n. 979, copia di legaggio Bruges-Valenza, dalla Comp. di Deo Ambrogi e Giovanni Franceschi, 2 agosto 1397); o dopo la specificazione di ogni pezza « questi sono i primi pregi, come sono comperati » (A.D.P., n. 1059, legaggio Bruges-Maiorca, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 28 agosto 1395). Per i panni inglesi, i legaggi sono tutti dell'ultimo tipo — e cioè i panni contemplativi sarebbero stati acquistati — e in qualcuno, appunto, emerge questo particolare: « e costarono tutti i detti panni denari di Dio e fargli recare in casa dagli ostelli ove si comperarono » (A.D.P., n. 664, legaggio Londra-Firenze, dalla Comp. di Alamanno e Antonio Mannini, 26 marzo 1392). Si noti che ciò avviene pur avendosi elenchi analitici, come negli altri casi.

(41) Sul « taccamento » dei panni, specialmente secondo la legge e la prassi

Il « maestro », che si interpone fra il mercante-imprenditore e gli artigiani, è una figura che trova spiegazione in un documento, concretatosi a Firenze, dello stesso Archivio. Prima di darne la trascrizione, sarà bene eliminare ogni possibile malinteso sulla diversità di provenienza dei testi e — si potrebbe opporre — di significato della terminologia: perché, anzitutto, il mittente della lettera di Bruges è anch'egli fiorentino: in secondo luogo, perché le forme di questi organismi erano le stesse ovunque si esplicassero, e soltanto si deve parlare di predominanza dell'una o dell'altra.

Nicholò, tu sai i ragionamenti noi aviàno aùto intorno al fare parechi panni l'anno, per lo modo ragionato. Ora Franceschо è tolta la bottegha, chome ttu sai, e non so chi e' si togle o vole tôrre per chonducitore. Io dubito forte non si lasci inbocchare a chi no' si intende: el pane chornuto si chogle allo infornare! Quanto io, per me, non conchorerei chon voi, s'io non vedessi sì fatto chonducitore che fosse suficente: ch'io non vore' perdere quello ch'io ò, per quello ch'io non ò, e llà dove noi credessimo ghuadagnare, noi perdessimo. Io penso tu chognoscha il Biancho (42)— ch'è uno de' più nobili chonducitori e maestro ch'abi Firenze — e uno mi' zio lanaiolo, a nome Lorenzo di ser Michele, chiamato il Catellaccio — de' nobili maestri abbia aùto Firenze — già è tenpo non fa ogi quasi niente, perché no' à figluoli, nè aspettane (43).

« Maestro » è colui che organizza la produzione per conto dell'imprenditore, tenendo stretti i contatti con gli artigiani, che ne espletano le molteplici fasi, e servendo simultaneamente più aziende. Quando egli attende stabilmente a tali mansioni presso un'impresa, prende il nome di « conducitore »: ossia il direttore tecnico (« conducitore della bottega » — così appare dal documento di cui sopra — nel senso di direttore della bottega, appunto, dell'Arte della lana, che quivi è sottinteso). Ma, non raramente, tali termini sono sinonimi, chiamandosi « conducitore » anche colui che non è legato da un rapporto fisso all'imprenditore.

fiorentina, che sono quelle, del resto, che ci interessano, cfr. A. SAPORI, *Il « taccamento » dei panni franceschi a Firenze nel Trecento*, in *Studi di Storia economica secoli XIII-XIV-XV*, III ediz., Firenze 1955, vol. I, pp. 245-264.

(42) In una lettera anteriore è precisato il nome di questo lanaiolo: « Lorenzo chiamato il Biancho » (A.D.P., n. 1113, lett. Firenze-Prato, da Miniato del Sera a Niccolò di Piero di Giunta del Rosso, 23 agosto 1398).

(43) A.D.P., n. 1113, lett. Firenze-Prato, da Miniato del Sera a Niccolò di Piero, 7 novembre 1398. Il mittente è un « lanaiolo » fiorentino, fratello di Luca, socio-direttore della Comp. Datini di Catalogna e poi di quella di Firenze; il destinatario è un « lanaiolo » pratese, parente del Datini, che questi aveva chiamato a sé quale socio d'opera nelle compagnie industriali fondate nella sua città.

Il « lanaiolo » è un maestro, che agisce in proprio — nel qual caso si dedica in più alle attività mercantili pertinenti all'approvvigionamento delle materie e alla vendita del prodotto — ed, inoltre, presta i suoi servigi, tutti di natura tecnica — da « maestro », direi, puro —, ad altre aziende.

Questi maestri — anche se sono lanaioli — operano, perciò, in libertà, agevolando notevolmente la compagnia che vuole penetrare nel campo industriale. Essi possono essere assorbiti da un'azienda, in due modi: o quali « conducitori », secondo l'accenno dato; oppure, divenendone soci: il tipico socio d'opera.

I documenti del settore industria dell'Archivio Datini — carteggi e registri — forniscono prove esaurienti di tutte le forme mercantili-imprenditoriali, alcune delle quali poste in essere dallo stesso Datini: da quando la sua compagnia di Firenze ricorre ad un lanaiolo di Prato, come risulta da questa intestazione di un libro contabile riservato agli interessi fra i due:

> Quest'è i' libro, che si chiama memoriale segnato M, il quale ci si schriverà per ricordo ciò che noi riceveremo da Franceschо di Marcho e chonpagni di Firenze, per panni che noi, Piero di Giunta, lanaiuolo, aviamo tolti a fare per loro, a tutte loro ispese, a fiorini uno il panno (44).

sino a quando egli costituisce un'azienda speciale, associandosi — unico socio — il figlio del precedente lanaiolo (Niccolò), e, in una successiva compagnia, il figlio di quest'ultimo (Agnolo). Con il primo, ebbe simultaneamente due compagnie industriali; una per la sola fase della tintura (la « compagnia della tinta »), l'altra per l'intero ciclo laniero (la « compagnia dell'Arte della lana »).

Così Francesco ricorda questa combinazione con il socio di opera, la quale opera era valutata da 400 a 500 fiorini:

> Nicholò di Piero facieva la tinta e l'arte della lana per me e non metteva denaro e traeva per f. 400 o 500, que' ch'io volessi (45).

È naturale che l'azienda mercantile, per esercitarsi negli atti industriali, dovesse ricorrere ad un esperto, che immetteva nel suo personale fino al rango di socio, quando essa avesse voluto impegnarsi più intensamente e durevolmente su quel terreno.

(44) A.D.P., n. 241, *Memoriale segnato M*, c. 1.
(45) A.D.P., n. 1110, lett. Firenze-Valenza, da Francesco Datini a Cristofano di Bartolo Carocci da Barberino, 24 ottobre 1405.

Nel caso delle nostre compagnie all'estero, i « maestri » delle lettere di Bruges penso siano da ritenersi della stessa categoria riscontrata per Firenze e Prato: e, cioè, degli artigiani, che, innalzatisi da un ramo di attività, spesso mantenuto, se non ampliato, si siano assunti il compito di concatenare le operazioni parziali, nella loro ordinata successione.

Il mercante affidava ad essi le materie necessarie, delle quali conservava la proprietà e della cui trasformazione assumeva i rischi; egli interveniva, talvolta, anche direttamente e, comunque, svolgeva la sua azione facendo leva sul maestro. Questi rendeva il conto dei costi delle singole lavorazioni e otteneva separatamente la liquidazione del compenso per tale funzione.

In altra sede, cercherò di scendere ai particolari sul numero e sul ricorrere di questi maestri di Wervicq e di Courtrai; qui mi limiterò a segnalare la presenza tra loro di qualcuno venuto da Gand (46), la città allora in decadenza, sotto questo aspetto.

Senza pretendere di portare, per ora, l'attenzione su altre aziende italiane, ricorderò che anche la Compagnia di Salvestro Mannini e Fratelli di Bruges doveva dedicarsi all'attività finora illustrata, secondo quanto appare da questo brano di lettera:

> Queste sono valute, a punto, di pannine di questo paese, cio(è) Fiandra e Brabante, che se ne volessi vi serviremmo volentieri: e siamo atti sopracciò come drappiere ci sia, però questo è nostro mestiere più ch'altro. Siate avisati. Ricordianvi se ne fa profitto chome di que' d'Inghilterra. E senpre, qui, nel porto delle Squiuse, ci ha navi per Gienova e per Pisa. Hora ci direte, per la prima, se niente vorete: siccome vi di(cia)mo, vi serviremo volentieri (47).

Sono pervenuto ad una simile interpretazione, considerando che: *a*) la frase « come drappiere ci sia » deve significare « come qualsiasi drappiere del posto », cioè, i drappieri locali, dalla tradizione lunga ed apprezzata (48); *b*) « mestiere » vuol dire, appunto, manifattura della lana, secondo

(46) « 2 (panni) ferretti di Vervi, Ghuiglielmo di Ghuanto, lb. 5 s. 18 » (A. D.P., n. 1060, legaggio Bruges-Maiorca, da Guglielmo Barberi, 30 settembre 1399).

(47) A.D.P., n. 648, lett. Bruges-Firenze, dalla Comp. di Salvestro Mannini e Fratelli, 12 dicembre 1391. Le « valute », cioè le quotazioni, sono quelle date sommariamente alla nota 10.

(48) Nel dare le valute delle nove località prese in esame (Bruxelles, Malines, Lierre, Herentals, Wervicq, Courtrai, Menin, Comines e Anversa), è fatta distinzione di qualità (fini, mezzani, comuni), di misura (grandi, piccoli), e, quanto alla tintura,

plurime e chiare attestazioni (49); *c*) i « legaggi » di tale impresa annoverano quasi sempre i nomi dei « maestri » (50), mentre, per altre, questo particolare manca. Ancora un'osservazione è degna di menzione: il fatto che quella compagnia abbia sentito il bisogno di sottolineare la sua applicazione al « mestiere » di « drappiere », autorizza a supporre che tali operazioni, in quell'epoca — siamo nel 1391 —, nelle Fiandre, da parte delle nostre compagnie mercantili, fossero all'inizio.

La qualità di mercante-imprenditore nella Compagnia Alberti di Bruges, e nell'altra di Malines, sarebbe corroborata dalla opinione del grande specialista della storia dell'indutria laniera dei Paesi Bassi, Hans van Werveke, secondo la quale « le funzioni che una volta erano state nelle mani del mercante-imprenditore vennero ora [nel sec. XIV] distribuite fra soggetti di parecchi tipi, [tra i quali] i mercanti forestieri, che principalmente importavano la lana ed esportavano il panno » (51).

Un ulteriore appoggio è offerto da una considerazione di ordine generale: il periodo sotto esame (parte finale del Trecento) è quello della piena maturità della penetrazione italiana nei Paesi Bassi, che è segnalata esteriormente dal grande impulso dato alla via marittima, stabilendo il collegamento diretto. Compagnie possenti e bene attrezzate — come quelle degli Alberti, dei Medici, dei Mannini, dgli Orlandini, dei Tornabuoni, ecc.

con quella di « bigio », si ha l'indicazione generica di « colorati »: tutto ciò fa pensare all'ampiezza del campo di oscillazione della produzione (specialmente per il colore, che è lasciato alla scelta del cliente), la quale non avrebbe senso se l'azienda non fosse in grado di agirvi di sua volontà.

(49) Valga per tutte questo brano di lettera di un'altra compagnia fiorentina quivi stabilita: « questo anno per noi fiorentini s'investirà pocho (di lane d'Inghilterra), perché quasi il forte di quegli che fanno tal *mestiere* ne sono charichi a Firenze » (A.D.P., n. 980, lett. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 21 maggio 1407).

(50) Così, ad esempio: A.D.P., n. 753, legaggio Bruges-Genova, dalla Comp. di Salvestro Mannini e Fratelli, 28 giugno 1393; n. 979, leg. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Luigi e Salvestro Mannini, 29 dicembre 1393; n. 1134, leg. Bruges-Firenze, dalla Comp. di Luigi e Salv. Mannini, 1398; n. 753, leg. Bruges-Genova, dalla Comp. di Luigi e Salv. Mannini, 16 luglio 1398; n. 853, leg. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Luigi e Salv. Mannini, 16 luglio 1398; n. 853, leg. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Luigi e Salv. Mannini, 22 agosto 1398; n. 979, leg. Bruges-Valenza, dalla Comp. di Luigi e Salv. Mannini, 22 agosto 1398.

(51) H. van Werveke, *Industrial Growth in the Middle Ages: the Cloth Industry in Flanders*, in « The Economic History Review », s. II, vol. VI, 1953-54, p. 243.

—, si erano impiantate a Bruges — in quel tempo, ancora la piazza dominatrice, anche se il vicino porto dello Sluis, che ne aveva fatta la fortuna, andava insabbiandosi (52) — e da lì avevano teso una maglia consistente ed efficiente di rapporti con i centri principali, trattando tutte le merci di circolazione internazionale. In principal modo, esse riversavano nel paese, in gran copia, le materie che abbisognavano all'industria laniera e ne lanciavano per il mondo i pregiati prodotti (53).

Nel fluire del processo laniero si aveva un'ampia pausa: riforniti i *drapiers* di lana e ingredienti, esso si allontanava da quelle aziende, per ricadere totalmente nelle mani locali, e ritornava sotto la loro azione — ammesso che si possa parlare di continuità — quando i beni medesimi avevano assunto le sembianze di tessuti.

Ebbene, questo estraniarsi dal processo in tale sua tappa, non poteva durare molto: sia per la mole del getto di materie di cui le aziende erano in grado di disporre, sia per quella inerente ai prodotti sui quali agivano, sia per la connessione che tra i due atti immancabilmente si determinava. Per soddisfare la clientela che i nostri acquisivano al consumo dei panni fiamminghi e brabantesi ed incrementarla, si rendeva indispensabile, con l'intervento sulle materie da manipolare, assai più quello sulla lavorazione. E qui si impongono irresistibilmente due fattori: le solite tradizioni, nei nostri, di mercante-imprenditore in patria e l'addentramento profondo nei meandri di tutta la compagine economica di Fiandra e di Brabante.

Doviziose di capitali, dotate di personale preparato e intraprendente, sagaci e sicure nella realizzazione delle comunicazioni internazionali, arbitre in buona misura dell'approvvigionamento e, forse più, dello sbocco della produzione, queste compagnie erano riuscite a risalire, attraverso la padronanza dei compiti mercantili, alle fonti della produzione medesima: sì che divenne effettiva ed operante la continuità, sotto di loro, fra materie e manufatti, rianimando e sostenendo l'apparato artigianesco locale, che dava segni, qua e là, di indebolimento.

(52) « Ogni dì peggiora l'entrata di questo porto, perché si viene riempendo: che non fa pe' navili grandi » (A.D.P., n. 856, lett. Bruges-Barcellona, dalla Comp. di Giovanni Orlandini, 8 febbraio 1408).

(53) Sulla figura di mercante-imprenditore, cfr.: A. Doren, *Storia economica dell'Italia nel Medio Evo*, traduz. di G. Luzzatto, Padova 1937, pp. 477-479, 487-492; A. Fanfani, *Storia economica, dalla crisi dell'Impero romano al principio del secolo XVIII*, Milano-Messina 1956, pp. 204-208; G. Luzzatto, *Storia economica d'Italia*, vol. I: *L'Antichità e il Medioevo*, Roma 1949, pp. 291-295.

XII

LA DIFFUSIONE NEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE DEI PANNI DI WERVICQ E DELLE ALTRE CITTÀ DELLA LYS ATTORNO AL 1400

Nella seconda metà del XIV secolo, sarebbe avvenuto un mutamento nella composizione qualitativa dell'esportazione dei panni dei Paesi Bassi soprattutto verso il Mediterraneo: il getto delle pezze del Brabante prendendo il sopravvento su quello della produzione fiamminga, che sino allora aveva largamente primeggiato (1). Ed in ispecie Henri Laurent, riferendosi ai maggiori mercati del Mediterraneo occidentale, aveva sostenuto che « nelle deliberazioni delle *Cortes* di Barcellona del 1365 e del 1380, non si fa questione che di panni di Malines e di Bruxelles » (2) e che « dal litorale aragonese essi raggiungono agevolmente le Baleari » (3).

(1) La materia di questo articolo fu da me presentata in una conferenza, tenuta a Wervicq il 18 aprile 1961 ad iniziativa del Comune di quella Città e del *Centre d'Archéologie et d'Histoire*, per rievocare il grande ruolo esercitato da Wervicq e dalle città della regione della Lys nell'industria laniera medievale e nell'economia fiamminga ed occidentale in genere. [Il testo della conferenza dal titolo *L'industrie drapière au Moyen-Age dans la Vallée de la Lys, d'Armentières a Gand, et spécialement a Comines, Wervik, Menin et Courtrai*, venne pubblicato in memoria di Paul Ferrant-Dalle da parte della Stedelijke Oudheidkundige Commissie di Wervik su autorizzazione dell'Autore: il testo è del tutto corrispondente all'edizione italiana qui riprodotta. n.d.c.]. Mi piace ricordare e sottolineare l'amor patrio ed il grande interesse per l'indagine storica di quelle Istituzioni ed in ispecie dei loro benemeriti esponenti, il Sindaco, Dr. J. De Geest, i Presidenti, P. Ferrant e P. Gallant, con lo storco R. Defrancq, e dire Loro la mia ammirazione ed il più vivo ringraziamento per l'accoglienza riservatami e per avermi voluto legare in maniera particolare alla loro insigne Città.

(2) H. Laurent, *Un grand commerce d'exportation au Moyen Age: la draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (XII^e-XV^e siècle)*, Parigi 1935, pp. 181-182. La fonte è così precisata: « *Cortes de los antiguos reinos de Aragon,... Valenca y ... Cataluña* »: è da comprendervi, pertanto, anche Valenza.

(3) H. Laurent, *op. cit.*, p. 182.

Ben diversamente dalle fonti ufficiali — che hanno dato il maggior alimento a simili affermazioni (4) — parlano le fonti dirette, concretatesi ad immediato contatto con le operazioni. Alla stregua di queste ultime, ho avuto occasione alcuni anni fa di accennare, infatti, come nell'epoca suddetta sia emerso un altro gruppo di centri lanieri fiamminghi — Wervicq, che per qualche decennio sembra essere in primo piano, con Courtrai, Menin e Comines, tutti sul fiume Lys —, i quali rimpiazzano quelli della regione immediatamente a nord-ovest — già dominata da Ypres —, mentre la prevalenza brabantese è ancora lontana dal verificarsi (5).

(4) Tali, ad esempio, sono le fonti citate dal Laurent.

(5) Lo sviluppo dei centri della Lys, del resto, era già stato messo in evidenza da E. Coornaert, *Draperies rurales, draperie urbanes. L'évolution de l'industrie flamande au moyen âge et au XVIe siècle*, in « Revue belge de Philologie et d'Histoire », t. XXVIII (1950): « Wervicq, grosso borgo, ma rurale, accresce regolarmente la sua importanza fino al 1400, Courtrai è in costante ascesa fino al 1420-1422 » (p. 72) ... « L'industria rurale caratteristica dell'epoca moderna supera decisamente quella urbana nel XV secolo. Essa produce dei tipi di tessuti sino allora sconosciuti nella drapperia fiamminga » (p. 79). Ed ancora, in altra opera: « se sotto questa data (1384) il lanificio delle grandi città era di già in pieno declino, lo sviluppo di alcuni centri urbani di minore importanza e di numerose località di campagna non era che agli inizi ... Un secondo gruppo, ben caratterizzato questa volta, è costituito dalla industria laniera della Lys, (*Leysche lakene*). Esso comprende le tre piccole città di Comines, Warneton e Wervicq, alle quali si ricollegano località vicine come Bousbecque e Halluin. L'industria tessile in questi centri non è anteriore al XIV secolo, salvo per quello che riguarda Wervicq, dove le prime traccie si incontrano fino dal 1269. I panni di questa città pare che si siano inseriti nel commercio internazionale a cominciare dalla fine del XIII secolo, quelli di Comines sulla metà e quelli di Warneton verso la fine del XIV. Si può dire che in quell'epoca la vallata della Lys lavorava esclusivamente per il mercato anseatico »: *Recueil de documents relatifs à l'histoire de l'industrie drapière en Flandre*, P. II: *Le sud-ouest de la Flandre depuis l'époque bourguignonne*, par H. E. de Sagher, publié par les soins de J. H. de Sagher, H. van Werveke et C. Wyffels, t. I, Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, Commission royale d'Histoire, Bruxelles 1951, pp. XV, XVIII-XIX.

Nelle esportazioni mediterranee, hanno avuto rilievo, come è già noto e come qui sarà riconfermato, altre due città bagnate dall'affluente dello Schelda, cioè, Courtrai e Menin. Un chiaro quadro dell'industria laniera a Wervicq e nella sua regione ci è stato recentemente fornito da René Defrancq, con la sua Storia di Wervicq: *Bijdragen tot de Geschiedenis van Wervik*, Wervicq 1960-61, 2 voll.; cfr., soprattutto, nel vol. I, cap. II, *Wervikse Lakenindustrie in de Middeleeuwen*, pp. 35-128. Fra l'altro, questo Studioso lamenta che « le fonti spagnole sono ancora troppo scarse per permetterci di fare luce più completa sulle esportazioni dei prodotti di Wervicq verso la Spagna » (*op. cit.*, p. 57): e questo scritto è indirizzato, appunto, a colmare, seppure in piccola parte, tale lacuna.

Tutto ciò, prendendo in esame dati sporadici, peraltro significativi, relativi all'esportazione da Bruges e nella circostanza dell'incendio che nel 1397 colpì gravemente Wervicq (6), e, quindi, soffermandomi su dati organici ed abbondanti afferenti all'importantissima piazza di Pisa (7). In queste pagine sposterò l'indagine proprio nei luoghi della Spagna mediterranea or ora menzionati con la proposizione del Laurent: a Barcellona, Valenza e Maiorca, tre osservatori della massima efficienza per gran parte del Mediterraneo occidentale ed oltre.

Tali osservatori si identificano più esattamente con i fondaci del sistema di aziende del pratese Francesco di Marco Datini ivi impiantati (8), attraverso la loro documentazione, costituita da 87 registri contabili (9) e da circa 23.000 lettere partite da quegli stessi nuclei aziendali e dai loro corrispondenti stabiliti nelle Fiandre, a Bruges (10).

Dal 1393, per Barcellona, dal 1394, per Maiorca, e dal 1396, per Valenza — con qualche lacuna, purtroppo (11) — e fino al 1410 (12), ho

(6) Cfr. il mio artic.: *Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra alla fine del '300*, in « Economia e Storia », V (1958), pp. 144-161.

(7) Cfr. l'altro mio articolo: *Uno sguardo al mercato dei panni di lana a Pisa nella seconda metà del Trecento*, in « Studi in onore del Prof. Vittorio Franchini nel 75° compleanno », in « Economia e Storia », VI (1959), pp. 321-365.

(8) Trattasi della Compagnia di Catalogna, con casa-madre a Barcellona e filiali a Valenza e Palma di Maiorca.

(9) Ho menzionato soltanto quelli effettivamente utilizzati, mentre le collane dei tre fondaci al completo raggiungono i 110 pezzi. Tali pezzi consistono essenzialmente nei settori « mercanzie » dei *libri grandi* (oppure i *libri di mercanzie*, quando quegli stessi settori hanno avuto autonomia) e i *memoriali* (questi ultimi, imprescindibili, se l'operazione — in commissione — non ha generato il conto merci nel settore « mercanzie » degli altri). Nella speranza di colmare le lacune, ho scorso anche i *quaderni di spese di mercanzie* ed i *quaderni di ricevute e mandate di balle*, riuscendo a reperire non pochi dati integrativi.

(10) Queste lettere sono servite a chiarire alcuni particolari dei registri e soprattutto la funzione assolta dalle piazze e perciò le ulteriori fasi nella circolazione dei beni che su di esse hanno fatto tappa. Ma è dall'intera documentazione datiniana — che negli ultimi anni ho avuto occasione di leggere integralmente e della quale un primo, sommario rendiconto ho offerto con gli *Aspetti della vita economica medievale (Studi nell'Archivio Datini di Prato)*, Siena 1962, vol. I — che ho potuto formarmi un quadro abbastanza nutrito su tutti gli aspetti della circolazione di questi beni e di altri nei campi allora più intensamente battuti dagli italiani.

(11) Così, ad esempio, sono mutili in tre zone il primo *libro grande* di Barcellona (ARCHIVIO DATINI DI PRATO, n. 799) e l'ultimo *memoriale* (n. 822); sono gravemente danneggiati i *libri mercanzie* segnati « E » e « F » (nn. 810, 811), ecc.

(12) Com'è noto, il Datini morì nell'agosto 1410; la gestione delle sue

IL MOVIMENTO DEI PANNI PRESSO IL FONDACO DATINI DI BARCELLONA (1)

Origine dei panni	Numero dei panni e valore anno per anno																	
	1393		1394		1395		1396		1397		1398		1399		1400		1401	
Wervicq	—	—	11,—	300,67	—	—	—	—	—	—	10,—	279,33	16,55	444,40	14,—	388,—	10,—	200,—
Courtrai	—	—	1,—	24,67	—	—	—	—	—	—	6,—	168,—	18,60	493,33	—	—	—	—
Wervicq-Courtrai	—	—	105,—	2.900,66	—	—	—	—	10,—	280,—	105,—	2.885,—	18,—	504,—	40,10	1.102,57	—	—
Menin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,—	640,—	—	—	—	—	—	—
Comines	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	46,67	—	—	—	—	—	—
Malines	—	—	—	—	—	—	26,—	1.146,—	—	—	17,—	772,—	15,—	653,33	—	—	—	—
Lierre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,—	160,—	8,50	303,94	—	—	—	—
Lovanio	—	—	—	—	4,—	216,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,50	40,—	—	—	—	—
Londra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Essex	—	—	—	—	2,—	15,95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Perpignano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	45,33	—	—	—	—	—	—
Barcellona	16,—	166,02	2,—	22,23	40,—	417,89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,—	108,24
Maiorca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
San Matteo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze	62,—	3.919,13	23,65	1.391,24	16,90	1.250,17	7,40	261,87	—	—	2,—	54,67	—	—	4,60	269,87	1,55	78,40
Prato	2,—	93,86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova	—	—	—	—	—	—	—	—	37,—	196,43	—	—	—	—	—	—	—	—
Totali	80,—	4.179,01	142,65	4.639,57	62,90	1.900,01	33,40	1.407,87	47,—	476,43	162,—	5.051,—	77,05	2.439,—	58,70	1.760,14	23,65	286,64

Origine dei panni	Numero dei panni e valore anno per anno																	
	1403		1404		1405		1406		1407		1408		1409		1410		in Totale	
Wervicq	27,50	705,33	27,10	629,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116,05	2.947,43
Courtrai	—	—	1,—	24,—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,—	26,—	—	—	27,50	786,—
Wervicq-Courtrai	39,—	1.637,67	95,50	2.537,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	412,60	11.866,90
Menin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,—	640,—
Comines	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	46,67
Malines	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,—	2.571,33
Lierre	—	—	14,50	554,66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27,—	1.038,60
Lovanio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,—	216,—
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,50	40,—
Londra	—	—	—	—	—	—	—	—	0,60	27,54	—	—	—	—	—	—	0,60	27,54
Essex	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	15,95
Perpignano	106,—	2.705,04	50,—	743,96	25,—	367,40	88,10	1.164,71	545,—	7.023,23	63,65	990,36	52,50	727,40	65,—	1.035,93	1.087,25	14.812,30
Barcellona	—	—	—	—	—	—	42,50	372,16	—	—	—	—	—	—	—	—	112,50	1.086,64
Maiorca	—	—	—	—	2,—	24,87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	24,87
San Matteo	—	—	—	—	—	—	78,—	461,89	4,—	32,—	—	—	—	—	—	—	82,—	493,89
Firenze	—	—	22,—	1.376,—	47,10	3.165,05	51,—	3.225,47	12,—	745,97	16,50	988,93	4,—	250,67	2,—	128,—	272,80	17.119,44
Prato	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	93,85
Genova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,—	196,43
Totali	262,50	5.048,04	210,—	5.895,32	74,10	3.561,32	259,60	5.234,23	516,60	7.828,74	80,15	1.986,29	57,50	1.004,07	67,—	1.163,93	2.259,80	53.963,91

(1) Ho omesso la colonna dell'anno 1402, mancando in esso le operazioni.

IL MOVIMENTO DEI PANNI PRESSO IL FONDACO DATINI DI VALENZA

Numero dei panni e valore anno per anno

Origine dei panni	1396		1397		1398		1399		1400		1401		1402		1403	
Wervicq	—	—	52,—	1.501,13	12,—	334,67	46,70	1.367,24	54,—	1.520,33	5,—	150,82	13,90	419,97	0,40	13,29
Courtrai	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	106,67	6,—	158,—	17,50	436,—	—	—
Wervicq-Courtrai	—	—	24,—	672,—	—	—	60,—	1.787,99	182,70	5.197,96	118,—	3.128,73	76,—	2.144,—	—	—
Menin	—	—	—	—	—	—	—	—	1,—	18,40	—	—	—	—	—	—
Bruxelles	—	—	2,—	186,67	—	—	—	—	3,—	469,33	—	—	3,—	283,67	—	—
Malines	24,—	1.020,13	17,—	805,33	—	—	27,20	1.616,37	22,30	1.370,40	—	—	3,—	188,—	—	—
Lierre	—	—	9,50	417,26	—	—	9,—	330,—	3,—	128,—	2,—	74,67	23,70	789,16	10,30	335,—
Herentals	—	—	14,—	382,67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lovanio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,—	681,33	1,—	42,67	—	—
« Brabante » (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	85,33	—	—
Douai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,—	340,67	—	—
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	1,—	60,60	2,50	110,—	—	—	—	—	—	—
Londra	—	—	—	—	—	—	—	—	0,30	14,67	1,30	43,20	—	—	—	—
Valenza	94,—	984,79	10,—	130,20	2,—	18,71	—	—	—	—	—	—	111,—	887,77	—	—
Maiorca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,—	21,—	—	—
San Matteo	—	—	—	—	—	—	—	—	12,—	64,80	9,—	39,66	—	—	—	—
Firenze	7,—	376,23	89,20	4.617,20	21,50	1.172,24	45,45	2.543,43	35,—	2.085,40	107,70	5.497,09	76,50	3.711,93	1,—	60,—
Prato	—	—	13,—	603,53	8,—	311,33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totali	125,—	2.381,15	230,70	9.315,99	43,50	1.836,95	189,35	7.705,63	317,70	11.094,96	268,—	9.773,50	335,60	9.350,17	11,70	408,29

Numero dei panni e valore anno per anno

Origine dei panni	1404		1405		1406		1407		1408		1409		1410		in Totale	
Wervicq	8,—	224,—	—	—	1,—	33,33	—	—	—	—	—	—	—	—	193,—	5.573,78
Courtrai	2,—	54,33	0,50	12,67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,—	767,67
Wervicq-Courtrai	30,—	860,—	15,50	392,67	—	—	—	—	—	—	17,—	492,67	—	—	523,20	14.676,02
Menin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,—	18,40
Bruxelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,—	939,67
Malines	2,—	102,67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95,40	5.102,90
Lierre	4,—	146,66	6,—	192,—	8,—	312,—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,50	2.724,75
Herentals	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,—	382,67
Lovanio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,—	724,—
« Brabante » (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	85,33
Douai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,—	340,67
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,50	170,60
Londra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,60	57,87
Valenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,—	8,—	—	—	218,—	2.029,47
Maiorca	—	—	18,—	157,23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,—	178,23
San Matteo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,—	104,46
Firenze	5,—	294,67	64,—	4.197,06	34,75	2.440,32	5,—	316,33	46,70	2.880,87	31,—	1.946,—	31,—	1.954,60	600,80	34.093,37
Prato	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,—	914,86
Totali	51,—	1.682,23	104,—	4.951,63	43,75	2.785,65	5,—	316,33	46,70	2.880,87	49,—	2.446,67	31,—	1.954,60	1.852,—	68.884,72

(1) Ho lasciato immutata questa indicazione generica.

IL MOVIMENTO DEI PANNI PRESSO IL FONDACO DATINI DI MAIORCA

Numero dei panni e valore anno per anno

Origine dei panni	1394		1395		1396		1397	
Wervicq	—	—	—	—	77,10	1.960,60	3,—	79,87
Courtrai	—	—	—	—	10,—	276,35	—	—
Wervicq-Courtrai	—	—	—	—	20,—	566,67	—	—
Menin	—	—	—	—	2,—	29,29	—	—
Comines	—	—	—	—	—	—	6,—	138,—
Malines	—	—	—	—	28,75	1.228,95	—	—
Lierre	—	—	—	—	3,—	94,10	—	—
Diest	—	—	—	—	—	—	4,—	32,—
Bruges	—	—	—	—	—	—	—	—
Douai	—	—	—	—	—	—	—	—
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	—	—
« di Francia » (1)	—	—	—	—	4,—	31,50	—	—
Essex	—	—	12,—	118,60	—	—	50,—	297,03
Valenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Maiorca	—	—	8,—	103,05	100,	1.250,58	1,	10,70
Firenze	19,—	1.203,14	95,	6.298,94	88,—	5.508,41	74,40	5.025,03
Prato	13,—	731,20	—	—	—	—	1,—	51,25
Totali	32,—	1.934,34	115,—	6.520,59	332,85	10.946,45	139,40	5.633,88

Origine dei panni	1398		1399		1400		1401		1402	
Wervicq	24,60	661,79	5,—	128,75	6,—	161,40	11,—	290,35	0,05	1,—
Courtrai	1,—	30,—	—	—	1,—	21,—	—	—	—	—
Wervicq-Courtrai	43,—	1.141,45	24,—	655,42	10,—	267,50	10,—	266,—	—	—
Menin	0,50	9,06	—	—	—	—	—	—	—	—
Comines	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malines	6,—	201,28	—	—	—	—	—	—	—	—
Lierre	—	—	—	—	0,25	8,16	—	—	—	—
Diest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruges	—	—	—	—	1,66	66,52	—	—	—	—
Douai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	—	—	0,40	22,40
« di Francia » (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Essex	—	—	—	—	44,—	157,69	—	—	—	—
Valenza	—	—	—	—	—	—	—	—	1,—	15,03
Maiorca	—	—	32,—	355,33	75,20	821,55	91,50	977,60	108,—	1.047,65
Firenze	47,65	4.101,65	60,94	5.239,70	99,25	7.828,20	47,65	3.504,83	10,93	805,35
Prato	5,—	265,83	6,15	338,75	1,—	59,60	—	—	—	—
Totali	127,75	6.411,06	128,09	6.717,95	238,36	9.391,62	160,15	5.308,78	120,35	1.891,43

Numero dei panni e valore anno per anno

Origine dei panni	1403		1404		1405		1406	
Wervicq	0,15	2,90	1,50	32,30	2,—	51,55	—	—
Courtrai	—	—	—	—	—	—	—	—
Wervicq-Courtrai	—	—	—	—	—	—	—	—
Menin	—	—	—	—	—	—	—	—
Comines	0,15	3,50	—	—	—	—	—	—
Malines	—	—	—	—	—	—	—	—
Lierre	—	—	3,—	83,18	—	—	—	—
Diest	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruges	—	—	—	—	—	—	—	—
Douai	1,—	30,—	1,—	32,—	—	—	—	—
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	—	—
« di Francia » (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Essex	—	—	—	—	—	—	—	—
Valenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Maiorca	31,—	282,32	6,—	51,05	2,—	23,80	15,—	196,95
Firenze	8,—	569,82	8,—	531,89	37,20	2.674,42	14,2	1.018,25
Prato	—	—	—	—	—	—	—	—
Totali	40,30	888,54	19,50	730,42	41,20	2.749,77	29,20	1.215,20

Origine dei panni	1407		1408		1409		1410		in Totale	
Wervicq	—	—	—	—	—	—	13,50	382,10	143,90	3.752,61
Courtrai	—	—	16,—	418,—	—	—	13,30	364,90	41,30	1.110,25
Wervicq-Courtrai	—	—	—	—	—	—	—	—	107,—	2.897,04
Menin	—	—	—	—	—	—	—	—	2,50	38,35
Comines	—	—	—	—	—	—	—	—	6,15	141,50
Malines	—	—	—	—	—	—	—	—	34,75	1.430,23
Lierre	—	—	—	—	—	—	1,—	38,—	7,25	221,44
Diest	—	—	—	—	—	—	—	—	4,—	32,—
Bruges	—	—	—	—	—	—	—	—	1,66	66,52
Douai	—	—	—	—	—	—	—	—	2,—	62,—
Montivilliers	—	—	—	—	—	—	—	—	0,40	22,40
« di Francia » (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	4,—	31,50
Essex	—	—	—	—	—	—	—	—	106,—	537,32
Valenza	—	—	—	—	—	—	—	—	1,—	15,03
Maiorca	—	—	—	—	—	—	1,—	12,72	470,70	5.133,30
Firenze	10,—	636,—	6,—	163,	8,—	502,66	22,70	1.781,16	656,89	47.392,45
Prato	—	—	—	—	—	—	—	—	26,15	1.446,63
Totali	10,—	636,—	22,—	581,—	8,—	502,66	51,50	2.578,88	1.615,65	64.368,57

(1) Anche qui figura una indicazione generica: si deve intendere panni di Normandia.

potuto, indagare il movimento dei panni in quei magazzini, in transazioni in proprio o in entrambe le commissioni, per un totale di pezze 5.727,45, equivalenti a 187.217,20 fiorini d'oro di Firenze (13), con un prezzo medio di f. 32,69. Si tratta di una cifra di affari non esigua, anche in considerazione della brevità dell'intervallo di tempo contemplato: ed è questo un primo elemento che infonde fiducia nel tentativo di formulare delle conclusioni (14).

In tali prospetti, quanti i fondaci, ho analizzato quei valori, per luoghi di produzione e per anni; in una quarta tabella ho riunito l'insieme, costringendo l'analisi ai luoghi suddetti (ma sempre con distinzione per fondaci) e con l'aggiutna delle percentuali di composizione, sia del numero dei panni, sia del prezzo (15).

Quasi un quarto (esattamente il 24,15 %) del valore globale appartiene ai panni fabbricati nella regione della Lys, i cui centri menzionati delle fonti ora indagate sono quelli che quasi esclusivamente appaiono nella documentazione italiana, e cioè, Wervicq, Courtrai, Menin e Comines. Purtroppo non è stato possibile attribuire a ciascuna città la sua porzione effettiva, pur essendo sempre enunciata una (o due) località. A parte Menin, menzionata per pezze 17,50 (f. 696,75; presente nei tre fondaci), e

compagnie all'estero (in Italia, dal 1400, erano rimaste in vita soltanto la compagnia di Firenze e le aziende individuali della stessa Città e di Prato) continuò sino al 31 dicembre di quell'anno, dopo di che, liquidata la quota della sua partecipazione a vantaggio dell'Erede (il « Ceppo dei Poveri »), esse proseguirono avendo alla testa i vecchi suoi compagni già direttori delle sedi. Per Maiorca, si deborda nel 1411, per panni 19,30 e f. 676,09, essendo stati regolati tardivamente i relativi rapporti; ma ho incluso il tutto nell'anno 1410.

(13) Senza le lamentate mutilazioni dei codici, questo valore avrebbe certamente oltrepassato i 200.000 fiorini. La moneta della presente dissertazione è sempre il fiorino di Firenze — il dollaro del Medioevo —, al quale ho ridotto le espressioni in *lira di barzalonesi*, impiegate a Barcellona e Valenza (in base ad un rapporto variante fra s. 14 ½ e 16 di tale moneta con s. 20 di quella fiorentina), e quelle in *lire maiolichine* o *reali* (in quel periodo sempre eguali al fiorino).

(14) La cifra totale di affari sopra esposta, se rapportata alla somma delle durate dei tre fondaci, che è di 50 anni, si ripartisce in una media annua di f. 3.744,34. In un anno, il 1402, uno dei fondaci (quello di Barcellona) è rimasto però inoperoso, per tale merce.

(15) Questi prezzi sono rappresentati generalmente dai ricavi dei fondaci (in operazioni in proprio ed in commissione di vendita); dai costi, invece, nei casi di commissione di acquisto (molto frequenti per i panni locali e di Perpignano). Il lavoro, che sarebbe stato lunghissimo (e spesso impossibile), di uniformare tali ricavi e costi non avrebbe tuttavia condotto a risultati precisi.

Comines, per pezze 8,15 (f. 188,17; non presente a Valenza) — il cui valore totale rientra appena con il 2 % in quello dell'intera regione —, le 1.592,55 pezze rimanenti sono designate « Wervicq » nel 27 % del valore e « Courtrai » nel 6 %; sì che per il 67 % la designazione è complessiva, « Vervi e Coltrai », come leggesi nei manoscritti. Ma non posso fare a meno di sottolineare che nei casi congiunti prevalgono i colori più frequenti nella produzione di Wervicq (il « ferretto », il violetto, il verde, l'« ulivetto »): la quale, pertanto, è da ritenersi la maggiore contribuente in questo flusso drappiero verso il Mediterraneo. E del pari non bisogna escludere che non poche pezze del gruppo misto — come pure di quelli singoli dei centri principali — siano invece pervenute da Menin e Comines e pure dalle località minori di Warneton, Bousbecque, Halluin, ecc. Per evitare dubbi, comunque, svolgerò i miei commenti considerando unitariamente la regione.

Sempre indugiando, per ora, sulla tabella dell'insieme, si nota che la percentuale di composizione relativamente al numero dei drappi sale, rispetto a quella fondata sul valore, a 28,25: il che denota un pregio unitario medio inferiore a quello generale (16), che abbiamo visto essere, tuttavia, abbastanza elevato (17).

Questi due tassi sono pieni di significato e dicono subito quale sia stata la forza di espansione dell'industria della nuova generazione fiamminga: una piccola regione, con quattro piccole città, riesce ad occupare un quarto del repertorio dei magazzini di tre località straniere, tanto lontani e nei quali — lo chiarirò fra poco — aveva un peso notevole la drapperia della Toscana, già considerevole in assoluto (la seconda del mondo, dopo

(16) Il giudizio sul pregio dei panni rispetto all'insieme si desume dal rapporto fra le percentuali di composizione del numero delle pezze e quello del corrispondente valore: se il rapporto stesso non oltrepassa l'unità, i panni di che trattasi sono di pregio superiore alla norma. Si consultino i tassi così accoppiati per fondaco e per il totale: il giudizio in questione può mutare da fondaco a fondaco, perché, appunto, tutto ciò è relativo al totale del fondaco: così i panni della Lys, dal pregio inferiore a quello medio delle transazioni di Valenza e Maiorca (e dell'insieme), sale nell'àmbito di Barcellona, per il più forte concorso di panni poveri (di Perpignano e Catalogna) e minore di quelli ricchi (di Firenze e Brabante).

(17) Un solo sguardo, nella IV tabella, ai dati della produzione fiorentina spiega una media così alta: esercitandovi questa un peso più che doppio, per il valore rispetto a quello della regione della Lys, mentre sono uguali i rapporti riflettenti il numero delle pezze.

quella dei Paesi Bassi) e che per di più era della stessa « nazionalità » del proprietario di quei magazzini (18).

Dopo esserci fatta un'idea della parte che le città della Lys hanno avuto nell'intero repertorio, mettiamola a confronto con quella tenutavi dalle città del Brabante. Queste sono Bruxelles, Malines, Lovanio, Lierre, Diest e Herentals e abbracciano l'8,26 % del valore totale, cioè, un terzo di quello attinente al gruppo della Lys; mentre la percentuale di composizione relativamente al numero delle pezze è più piccola (6,11 %), giacché questi panni erano di pregio eccedente la media (il loro prezzo unitario è, infatti, di f. 44,19).

La smentita che queste fonti offrono in confronto a quelle utilizzate dal Laurent è netta: ed è anche da ritenersi definitiva, almeno per quell'intervallo di tempo e per quelle zone, poiché le lettere dell'Archivio Datini, che rimandano alle operazioni di numerosi altri soggetti economici, di qualsiasi nazionalità — esso è, infatti, un archivio di portata universale, secondo la dimostrazione che ne ho dato di recente (19) —, presentano sempre la stessa, chiara prevalenza del binomio Wervicq-Courtrai (20).

(18) Come è noto, Prato, patria del Datini, era allora considerata tutta una « nazione » con Firenze, della quale, per giunta, egli aveva preso la cittadinanza e nella quale era stabilita la sede della direzione generale del suo sistema di aziende.

(19) F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale*, cit., pp. 33-42.

(20) Mi limito a riferire alcune delle molteplici prove eloquenti. Così l'accumulazione a Bruges, per il viaggio di un solo convoglio (le galee veneziane), di oltre 1.740 panni appartenuti a catalani, fiorentini ed « altre genti »: cfr. il mio artic. *Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra alla fine del '300*, cit., p. 148, con nota 14. In questo lotto, che cade nell'anno 1397, nessuna pezza riguardava il Datini e non è, quindi, entrata nella sfera della nostra osservazione. Un altro lotto imponente era stato destinato a Palermo, in epoca antecedente: « dì 20, e questo dì sono gunte qua le 3 ghalee de' veniziani; vengono di Fiandra e qui àn(n)o discharichate circha peze 2000 di pan(n)i tra Vervi e Coltrai e panni francieschi e da peze 100 di panni chatelaneschi »: A.D.P., n. 535, *lett. Palermo-Pisa*, dalla Comp. di Bartolo e Vannuccio alla Comp. Datini, 19 (20) marzo 1387 (le date sono tutte da me ridotte nello stile moderno). E ancora un'altra prova, del 1406: « i panni di Vervi e di Choltrai sono più chari che non soglono ...; tanta richiesta ànno, che sono prima venduti che tessuti! »: A.D.P., n. 980, *lett. Bruges-Valenza*, dalla Comp. di Giovanni Orlandini e Piero Benizi alla Comp. Datini, 9 luglio 1406; e similmente, cinque mesi dopo: « i panni di Vervi sono anchora chari: non di meno se ne può meglo avere che a' dì passati, chè v'era drento il fuocho, ch'erano prima venduti che orditi! »: A.D.P., n. 1060, *lett. Bruges-Maiorca*, dalla Comp. Orlandini alla Comp. Datini, 20 dicembre 1406.

Dei centri drappieri più antichi figura Bruges, per la Fiandra settentrionale, ma appena con una pezza e due terzi: e ciò, nonostante che in quella città avessero sede le grandi compagnie fiorentine che esportavano nel Mediterraneo, intensamente allacciate ai tre fondaci sotto esame. Vi è, poi, per la Fiandra francese, Douai, con 9 pezze. In totale, queste due esponenti partecipano al prezzo di vendita soltanto con 0,25 %.

I Paesi Bassi, pertanto, hanno dato un contributo molto vicino ad un terzo (esattamente 32,66 %) del valore totale (e 34,55 % del numero delle pezze): constatazione, questa, del massimo rilievo e che diventa più notevole quando noi eliminiamo dalle tabelle i panni italiani, sulla cui importazione influisce, appunto, il fattore « nazionalità » poc'anzi sottolineato. Questi ultimi panni, che sono quasi esclusivamente di Firenze, e il resto di Prato e Genova, costituiscono il 54,09 % del valore globale. Tutto quanto rimane è straniero per gli italiani: ebbene, in tale classe il 71,13 % appartiene ai Paesi Bassi e di questo tasso 52,60 è la porzione dovuta alle città della Lys. Insomma, assai più della metà delle pezze non italiane è pervenuta da questa vallata.

La produzione fiamminga (con il concorso di altre, ovviamente) ha tenuto lontano da questi ricchi magazzini tutti i panni della Linguadoca e tutti i panni italiani non fiorentini (Prato e Genova essendo le sole eccezioni, che si giustificano), fra cui quelli della Lombardia che erano molto apprezzati; dalla Normandia sono potute penetrare soltanto pezze 8,40, di cui metà di Montivilliers; quanto all'Inghilterra, appena pezze 2,20 di Londra, di medio valore (f. 38,82 ciascuna) e 108 « pezzette » dell'Essex, di modestissimo valore (f. 5,46). Troviamo, infine, i prodotti locali — con San Matteo che si affianca a Barcellona, Valenza e Maiorca —, i quali assommano a pezze 926,20, di valore unitario molto basso (f. 9,79). Ad essi, sono da assimilare i *cadissi* di Perpignano, che qui figurano unicamente nel mercato di Barcellona, il loro sbocco principale per dirigersi in Levante; essi superano le 1.000 unità, a un prezzo di f. 13,62 ciascuna.

Verso la chiusura farò delle considerazioni sui panni italiani e adesso proseguo la narrazione, raccogliendomi sui prodotti della Lys e accennando dei confronti con gli altri ogni volta che apparirà utile.

Anzitutto, notiamo che i panni di Wervicq, Courtrai, ecc. hanno riscosso il maggior apprezzamento in Valenza (30,54 % del valore complessivo afferente a questo fondaco, di contro a 14,46 del Brabante; mentre Firenze detiene il 49,49 %) ed a Barcellona (30,09 %, di contro a 7,07 del

TABELLA IV

IL MOVIMENTO TOTALE DEI PANNI NEI TRE FONDACI DATINI (1)

Origine dei panni	Ripartizione per fondaci del numero dei panni e del valore															
	a Barcellona				a Valenza				a Maiorca				in Totale			
	nº panni	%	valore	%	nº panni	%	valore	%	nº panni	%	valore	%	nº panni	%	valore	%
Wervicq	116,05		1.947,43		193,—		5.573,78		143,90		3.752,61		452,95		12.273,82	
Courtrai	27,50		736,—		28,—		767,67		41,30		1.110,25		96,80		2.613,92	
Wervicq-Courtrai	412,60	25,32	11.866,90	30,09	523,20	40,24	14.676,02	30,54	107,—	18,62	2.897,04	12,34	1.042,80	28,25	29.439,96	24,15
Menin	14,—		640,—		1,—		18,40		2,50		38,35		17,50		696,75	
Comines	2,—		46,67		—		—		6,15		141,50		8,15		188,17	
Bruxelles	—		—		8,—		939,67		—		—		8,—		939,67	
Malines	58,—		2.571,33		95,40		5.102,90		34,75		1.430,23		188,15		9.104,46	
Lierre	27,—	3,94	1.028,60	7,07	75,50	11,60	2.724,75	14,46	7,25	2,84	223,44	2,62	109,75	6,11	3.976,79	8,26
Herentals	—		—		14,—		382,67		—		—		14,—		382,67	
Diest	—		—		—		—		4,—		32,—		4,—		32,—	
Lovanio	4,—		216,—		20,—		724,—		—		—		24,—		940,—	
« Brabante »	—		—		2,—		85,33		—		—		2,—		85,33	
Bruges	—		—	—	—	0,38	—	0,49	1,66	0,23	66,52	0,20	1,66	0,19	66,52	0,25
Douai	—	—	—	—	7,—		340,67		2,—		62,—		9,—		402,67	
Montivilliers	0,50	0,02	40,—	0,07	3,50	0,19	170,60	0,25	0,40	0,27	22,40	0,08	4,40	0,15	233,—	0,14
« Francia »	—		—		—		—		4,—		31,50		4,—		31,50	
Londra	0,60	0,11	27,54	0,08	1,60	0,09	57,87	0,08	—	6,56	—	0,89	2,20	1,92	85,41	0,36
Essex	2,—		15,95		—		—		106,—		573,32		108,—		589,27	
Perpignano	1.087,25	48,11	14.812,36	27,45	—	—	—	—	—	—	—	—	1.087,25	18,98	14.812,36	7,91
Barcellona	112,50		1.087,64		—		—		—		—		112,50		1.086,64	
Valenza	—	8,70	—	2,98	218,—		2.029,47	3,36	1,—	29,20	15,03	8,—	219,—	16,17	2.044,50	4,84
Maiorca	2,—		24,87		19,—	13,93	178,23		470,70		5.133,30		491,70		5.336,40	
San Matteo	82,—		493,89		21,—		104,46		—		—		103,—		598,35	
Firenze	272,80		17.119,44	32,26	600,80	33,57	34.093,37	50,82	656,89	42,28	47.392,45	75,87	1.530,49	28,23	98.605,26	54,09
Prato	2,—	13,80	93,86	(31,72)	21,—	(32,44)	914,86	(49,49)	26,15	(40,66)	1.446,63	(73,63)	49,15	(26,72)	2.455,35	(52,67)
Genova	37,—		196,43		—		—		—		—		37,—		196,43	
	2.259,80	100,—	53.963,91	100,—	1.852,—	100,—	68.884,72	100,—	1.615,65	100,00	64.368,57	100,—	5.727,45	100,—	187.217,20	100,—

(1) Ho lasciato le denominazioni generiche « Brabante » e « Francia ». I tassi percentuali sono compendiosi, relativamente alle maggiori « regioni » internazionali, che sono dell'ordine: Lys, Brabante, Fiandra (compresa quella francese, qui rappresentata da Douai), Normandia, Inghilterra, Perpignano, regioni « catalanesche », Italia (l'altro tasso, tra parentesi, concerne la sola Firenze).

Brabante; e Firenze non li distanzia molto, con il suo 31,72 %); a Maiorca ha dominato largamente Firenze (attribuendosi quasi i tre quarti del valore) e ai « nostri » panni è rimasto il 12,34 % (e al Brabante appena il 2,62).

Il getto annuo delle stesse quattro città è stato abbastanza regolare e piuttosto elevato: sempre oltre i 2.500 fiorini, dal 1394, tranne il 1395 e il periodo posteriore al 1405, giacché negli ultimi esercizi si erano rarefatte tutte le operazioni delle aziende indagate. È curioso constatare che proprio negli anni successivi all'incendio di Wervicq (dell'aprile 1397) si incontrano i quantitativi più elevati (nel 1398, f. 6.195,97; nel 1399, 5.381,13; nel 1400, f. 8.792,83). Le cause sono varie: anzitutto, una estrinseca, dovuta alla lentezza nella conclusione degli affari e nella spedizione (21); quindi, siamo autorizzati a pensare ad una pronta ripresa della città (22), coadiuvata dall'intensificazione della lavorazione presso la gemella Courtrai, come pure ad un accrescimento del concorso di Menin e Comines.

Il punto di massimo si registra nel 1400, con 312,80 pezze, pari a 8.792,83 fiorini, ossia il 19,45 % dell'intera serie della Lys; poi, si sentono le conseguenze della peste di quell'anno, ma leggermente e con il consueto differimento accennato dianzi, a proposito dell'altra calamità (23).

Passiamo adesso in rapida rassegna il valore unitario. Ho già detto che il prezzo medio di tutte le pezze trattate nelle tre località è stato di f. 32,69. Ma questo dato soffre di relatività, giacché la lunghezza dei panni è spesso differente; la larghezza sembra sia stata, invece, uniforme, altrimenti il mercante lo avrebbe dichiarato (24).

(21) Ciò, nonostante quanto ho riferito nella parte finale della nota precedente, che infatti riguarda un'epoca posteriore.

(22) Non bisogna dimenticare che nell'incendio « la maggiore parte de' panni si salvarono »: A.D.P., n. 1059, *lett. Bruges-Maiorca,* dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti alla Comp. Datini, 30 aprile 1397.

(23) Anche in merito alla peste del 1400 ho fatto appello alla voce autentica: « A Vervi v'è grande moria ed èvi stata buono pezo e mortovi gran giente e non vi si lavora tropo » (A.D.P., n. 980, *lett. Bruges-Valenza,* dalla Comp. di Giovanni Orlandini e Piero Benizi alla Comp. Datini, 28 settembre 1400); « fusti avisati per che chagione non mandai roba per le ghalee: e fu per la moria, *car* [cioè, *perché*] a Vervi non restava persona e anche qui è stata sì grande, che ci sono morti più di 12 mila persone: Idio abi l'anima loro » (A.D.P., n. 854, *lett. Bruges-Barcellona,* da Guglielmo Barberi alla Comp. Datini, 3 novembre 1400).

(24) Mancando tale uniformità, infatti, si avevano indicazioni generiche, definendo le pezze « strette » (o « piccole »), come per quelle dell'Essex e, in Italia, per

Se di tutti i panni si incontrasse sempre la misura di lunghezza, il problema avrebbe sicura soluzione, calcolando il prezzo nella rispettiva unità, cioè, la *canna*, o l'*alla*, che ne è la metà; ma, purtroppo, la misura è comunicata solo raramente. Ho avuto la fortuna di trovare in una « valuta di mercanzia » una precisazione della massima utilità: vi sono riportate le misure alle quali dovevano normalmente soddisfare i panni a Maiorca, il che ci induce a supporre che così accadesse pure a Barcellona e Valenza. Ad esempio, per i panni della Lys, di Malines e di Lierre era prevista una lunghezza di canne 15 e mezzo (per Wervicq, più esattamente, canne 15), mentre quelli di Firenze arrivavano a canne 19 meno un palmo, ossia, canne 18,875 (25).

Il rapporto fra i due numeri mi ha offerto il coefficiente di correzione, che, riportando i prezzi unitari alla lunghezza dei panni fiorentini, consente di procedere a confronti attendibili. I drappi della Lys, resi così omogenei, vedono salire il loro prezzo medio da f. 27,94 a f. 35,20; quelli del Brabante, a quasi fiorini 54 (Malines, f. 59,04; Lierre, f. 44,20; Bruxelles, f. 117,46, senza abbisognare di correzione); quelli di Firenze rimangono a f. 64,43 e quelli di Prato a f. 49,96 (26).

È la riconferma che la produzione di Wervicq, Courtrai, ecc. toccava un livello inferiore a quella del Brabante (27). Fra le due regioni si era, infatti, stabilita una differenziazione, una vera e propria specializzazione. La nuova « generazione » di opifici fiamminghi non si occupava che di

quelle ricavate dalle modeste lane appenniniche denominate « romagnole »; e come, infine, nel caso de panni di Courtrai, che, in confronto di quelli di Wervicq, è detto « sono più larghi »; ma in quest'ultimo caso si trattava di lieve divergenza della quale io qui non terrò conto.

(25) A.D.P., n. 1171, *valuta di mercanzie in Maiorca*, 20 dicembre 1398. La canna maiorchina era più corta di quella fiorentina, come nel rapporto da 10 a 15: sì che la lunghezza prevista per i panni di Firenze sarebbe stata nella città di origine di poco superiore a cn. 12 ½, che era, appunto, la misura usuale delle pezze in tale città. Il palmo era un ottavo della canna.

(26) Quasi tutta la produzione pratese di questo compendio è stata realizzata dalla Compagnia di Arte della lana formata dal Datini, nella sua città, con Agnolo di Niccolò di Piero di Giunta del Rosso: cfr. i miei *Aspetti della vista economica medievale*, cit., pp. 600-606.

(27) R. Defranco, *op. cit.*, p. 58: « per ambedue le città si tratta di una buona stoffa di prezzo medio ». Cfr., altresì, il mio artic. *Uno sguardo al mercato dei panni di lana a Pisa nella seconda metà del Trecento*, cit., pp. 362-363.

panni medi: solo a Menin troviamo due pezze di 100 fiorini l'una (28), che sono valori eccezionali, mentre insistentemente Bruxelles — anche se nell'esemplare sotto indagine appaiono di essa soltanto otto pezze — perviene a 160 fiorini e Firenze a 125.

Gli imprenditori della Lys, visto il successo che la loro produzione incontrò specialmente nel Mediterraneo (mercato vastissimo ed interessantissimo), insistettero e finirono col predominare, secondo ho detto più volte. Parecchi fattori hanno concorso a questa affermazione, la cui individuazione mi proverò di fare ora, in uno alla critica di questo triplice osservatorio, per isolare quanto meglio possibile i fattori medesimi. La critica, che inframmenterò via via, sarà di ordine obiettivo — connessa, cioè, con la reale ampiezza del mercato e con peculiarità proprie di alcune produzioni — e di ordine subiettivo, connessa con i caratteri e le condizioni delle aziende e del loro soggetto che si identificano con l'osservatorio medesimo e con le altre aziende interpostesi.

È opinione diffusa che nella parte finale del Medio Evo si sia avuta una degradazione dei bisogni e, quindi, dei consumi, la quale opinione ha trovato alimento nella constatazione della più larga diffusione, ad esempio, dei drappi di lana meno ricchi, delle stoffe di materie prime più povere (tessuti di cotone e misti), ecc. (29). Mi limito ad esaminare i panni di lana.

Effettivamente, se noi consideriamo le qualità e le rispettive quantità nei vari mercati — il che possiamo fare tanto bene guardando i magazzini spagnoli del Datini, per il ventennio a cavallo del 1400 — si nota un numero altissimo di pezze di valore al disotto di 35 fiorini, mentre anteriormente alla metà del XIV secolo negli scambi internazionali prevalevano di gran lunga, in proporzione, i panni di valore superiore.

Gli studi che ho maggiormente approfondito in questi ultimi tempi mi hanno fatto avvertire — relativamente a quello che ci occupa, vale a dire la diffusione mediterranea della drapperia dei Paesi Bassi (e così di quella inglese) — il dispiegamento di un fattore di primaria importanza: la pratica, divenuta intensissima della via di Gibilterra, la quale, seppure meno breve

(28) Questo valore è corretto con il coefficiente di cui sopra. Altre 12 pezze di Menin hanno raggiunto f. 50. Courtrai soltanto per 2 pezze arriva a f. 65, mantenendosi poi sempre, con Wervicq, al disotto di f. 40, sempre impiegando il coefficiente omogeneizzato con Firenze, Prato, Bruxelles.

(29) E questa opinione accettai anche io, come ad esempio nei due articoli qui citati.

degli intinerari terresti ha condotto ad una sensibile riduzione dei costi di traslazione, senza dire della eliminazione delle difficoltà conseguenti all'attraversamento di non pochi Stati (ciò, in ispecie, per i panni dell'Inghilterra, quando questo paese era in guerra con la Francia). Non si spiegherebbero diversamente le insistenti preoccupazioni attorno all'aggravio di tal sorta del costo dei panni, che si colgono in centinaia di lettere scambiate tra la Fiandra, da una parte, e la Spagna e Italia, dall'altra: « perch'e' panni di grande pregio possono meglio de que' di piccoli pregi (sopportare il viaggio terrestre): anzi, lo possono e gli altri non » (30).

E proprio nei decenni finali del Trecento aveva cominciato ad agire un'altra causa di compressione dei costi di circolazione (sempre fra i porti del Mare del Nord e quelli mediterranei, cioè, sempre sugli itinerari della via di Gibilterra) e più precisamente sui noli, nell'ipotetica condizione di normalità: quella dell'inesorabile legge economica della domanda e dell'offerta di beni e servigi. Come per i panni, la via di Gibilterra, nel senso inverso, aveva determinato un notevole accrescimento nel trasferimento di beni meno ricchi, e, in più, aveva attratto dalla parte sua quelli stessi di lusso, almeno in qualche misura, sì che il numero delle navi che depositavano carichi a Bruges, Southampton e Londra — per dire dei porti principali — si accrebbe incomparabilmente, assieme all'aumento del tonnellaggio di ogni nave (sul 1400, si contano annualmente a decine le navi eccedenti le 750 tonnellate di oggi). Ma, mentre tali navi giungevano a pieno carico nel Mare del Nord (si pensi a tutti i prodotti orientali ed a tutti quelli mediterranei, compresi quelli del vicino Atlantico, iberico e marocchino), ben poco ne avrebbero avuto nel viaggio di ritorno, oltre alla lana inglese, al poco stagno inglese e alle poche pelli scozzesi ed irlandesi, cui si affiancavano in misura crescente i panni inglesi; ed ancora meno ne

(30) A.D.P., n. 852, *lett. Bruges-Barcellona*, dalla Comp. di Diamante e Altobianco degli Alberti alla Comp. Datini, 28 maggio 1397. I due gruppi di panni in questione sono, naturalmente, quelli di Brabante (Malines) e quelli della Lys (Wervicq e Courtrai). Un mercante fiammingo si esprime in termini più concreti, facendo il confronto per i panni di Wervicq: « mandando per terra, franchi 5 » (la pezza), « per mare, pigliando sichurtà », fr. 3 ½, cioè, una maggiorazione del « primo costo » (che è di fr. 23), rispettivamente del 21,73 e 15,22 %: A.D.P., n. 853, *lett. Bruges-Barcellona*, da Guglielmo Barberi alla Comp. Datini, 10 maggio 1398. Ma nel maggior numero dei casi, il divario è risultato assai più sensibile. Ed alcuni operatori che si sono avvalsi della via terrestre « non à guadangniato niente »: così, nella lettera precedente.

avrebbero reperito a Bruges, di là dagli esigui prodotti che venivano dal Baltico, dagli oggetti metallici di Dinant e germanici e dalla robbia fiamminga (31). Le riprove di questa scarsezza del carico di ritorno risiedono nell'eccessivo protrarsi delle soste nei porti nordici (fra Bruges e Southampton si totalizzavano persino sei mesi), come apprendiamo dalle dichiarazioni esplicite dei mercanti stanziati nei luoghi e dal fatto che non poche navi « tornorono vote » o con lacune notevoli nelle loro stive (32). Orbene, tanta abbondanza nell'offerta del servigio dice chiaramente quanto fossero favorevoli i noli (33).

Su questi due fattori, che operano congiuntamente con equa distribuzione a vantaggio di tutti i beni, se ne inserisce un terzo, che agisce specificatamente a vantaggio delle merci meno ricche: la discriminazione dei noli, la quale trionfa proprio nella seconda metà del Trecento, aprendo la navigazione (poi sarà applicata anche nei trasporti terrestri) a qualsiasi classe di beni e su qualsiasi itinerario (34). Le tariffe erano state in antecedenza tendenzialmente uniformi per tutti i beni, perché commisurate

(31) Sui carichi di andata e ritorno della navigazione fra l'Italia e il Mare del Nord, cfr.: R. de Roover, *La balance commerciale entre les Pays-Bas et l'Italie au quinzième siècle*, in « Revue belge de Philologie et d'Histoire », t. XXXVII (1959), n. 2, pp. 374-386. Questo studio, tuttavia, concerne essenzialmente il '400 (è detto, infatti, nel titolo) ed è fondato principalmente sulla navigazione di Stato.

(32) Per particolari, rinvio al II vol. dei miei *Aspetti della vita economica medievale*, cit., in corso di stampa. [Il volume non fu mai pubblicato: n.d.c.].

(33) La via terrestre, principalmente per la pianura padana, continuava ad essere preferita per le merci ricche, a motivo della sua maggiore celerità, che è da ritenersi comparativamente ancora maggiore se badiamo alla più alta frequenza nelle partenze (si trattava di accumulare carichi di gran lunga minori, per ogni unità che espletava il servigio, costituita da un esiguo convoglio di muli). E non bisogna dimenticare che in molte epoche tale via era anche più sicura — è sempre la voce autentica ad informarcene —, essendo il mare infestato di corsari (per quanto l'istituto dell'assicurazione fosse ormai diffuso e valido).

(34) Ebbi occasione di far cenno di questo avvenimento davvero rivoluzionario per il progresso dei trasporti — ancorché esso sia di natura squisitamente economica — nel Congresso internazionale di Scienze storiche di Roma, nel 1955. Cfr., inoltre, il mio intervento più recente: *La situazione della marina mercantile all'inizio dell'epoca enrichina: fattori tecnici ed economici di sviluppo*, in « Actas do Congresso Internacional de História dos descobrimentos » (Lisbona, 4-11 settembre 1906), vol. V, I Parte, Lisbona 1961, pp. 451-459. I maggiori particolari si trovano nei lavori in corso di stampa: *Giovanni da Verrazzano e la navigazione dei fiorentini*, conferenza tenuta in Greve in Chianti il 22 ottobre 1961; *Aspetti della vita economica medievale*, cit., volume II [lavori mai pubblicati: n.d.c.].

al peso; nel Trecento inoltrato, secondo la « Pratica di mercatura » del Pegolotti vediamo farsi strada una loro differenziazione, badando al valore delle merci, in modo da far pagare un prezzo di trasporto più alto alle merci più ricche e più basso alle altre, sempre alla stregua del peso. E il principio si diffuse largamente nell'ultima parte del secolo, per cui ho accertato un rapporto da 1 a 33,33 fra le teriffe estreme, praticate, ovviamente, sullo stesso tragitto, che è quello fra Maiorca e Porto Pisano, nel quale ricade il più alto assortimento di beni (35). Ecco perché vediamo il riso di Valenza raggiungere Bruges e da lì distribuito ulteriormente; così, il vino che viene dall'Egeo e dall'Italia meridionale, facendo concorrenza a quello francese, ecc. Ed è naturale che, nel campo dei pannilani, i prodotti della Lys ne traessero pure profitto, sbalzando un'aliquota del costo di trasporto una volta uniforme a carico dei panni di Bruxelles, Malines, ecc., e della robbia, così come altre aliquote erano state addossate, nel viaggio di andata, ai raffinatissimi drappi serici, alle sostanze tintorie di pregio (grana e guado), ecc. (36).

Il principio stesso, valido in ogni campo, dà pertanto parziale giustificazione dell'apparizione sui mercati internazionali delle qualità minori degli stessi beni.

I panni di Wervicq, di Courtrai, di Menin e di Comines hanno indubbiamente tratto partito dal concorso combinato di questi fattori; così come è avvenuto per panni ancor più poveri, quali quelli della Linguadoca e « catalaneschi » (37), che nello stesso periodo troviamo superare sempre più numerosi l'intero bacino mediterraneo, per raggiungere gli empori di

(35) F. Melis, *La situazione della marina mercantile all'inizio dell'epoca enrichina*, cit., pp. 457-458.

(36) Il principio si è, infatti, generalizzato veramente allorché è cessata la localizzazione delle tariffe per viaggi semplici, spaziando su più viaggi e su moltissime merci. L'applicazione sua fu resa possibile alle origini, e quindi estesa, da una rilevante circostanza: quando nel medesimo operatore economico (non poteva non trattarsi di colossali compagnie: e, difatti, l'ho accertato per le cospicue aziende fiorentine) si assomma l'atto principale — quello dello scambio — con l'atto accessorio — quello del trasporto relativamente a grossi quantitativi di merci (che spesso occupano per intero una nave o un convoglio di navi) — rendendosi egli arbitro della ripartizione del costo di quest'ultimo tra le differenti merci: cfr. la conferenza *Giovanni da Verrazzano e la navigazone dei fiorentini*, cit.

(37) Con questo termine i nostri mercanti intendevano, oltre ai panni veramente catalani (di Barcellona, Lérida, Gerona, Puigcerdá, ecc.), anche quelli di Valenza, del Maestrazgo (San Matteo e Morella, soprattutto) e di Maiorca.

Damasco, il Cairo, Alessandria d'Egitto, ecc. Mi si obietterà: antecedentemente, i panni dai valori medio in giù non circolavano? Sì, ma su distanze esigue, almeno come commercio di massa. Si prenda ad esempio il mercato siciliano: una volta esso, quanto ai panni medi e modesti, era rifornito principalmente dai lanifici di Pisa, Siena, Pistoia, Prato e Arezzo, che davano, infatti, prodotti di tal grado: poi, ecco il prevalere dei panni della Linguadoca e catalaneschi (38). Tutto ciò, s'intende, come fattori sussidiari: ché molte altre cause, principali, stanno alla base di questa vigorosa espansione e sulle quali sarebbe qui superfluo indugiare (39).

Ritornando al nostro tema, è da fermare l'attenzione sulla « nazionalità » della Compagnia Datini, che è fiorentina. Da un lato, tale nazionalità spiega il largo predominio nei tre fondaci dei panni di Firenze, tutti dal pregio medio in su, la qual cosa spiega, a sua volta, la contrazione nelle importazioni dei panni della stessa qualità da luoghi diversi, che sono, appunto, quelli del Brabante: simile constatazione — che scaturisce dalla preannunciata critica di ordine soggettivo, mentre finora mi ero preoccupato di quella di ordine oggettivo — attenua l'impressione da noi provata della marcata supremazia dei panni della Lys nell'ambito dell'intera produzione dei Paesi Bassi. E risalendo, dopo quella acquisita, alla « nazionalità » di origine del soggetto principale di questo sistema di aziende (il Datini) e conoscendo la composizione del sistema stesso, entrano in giuoco Prato (città natale del Datini, e dei cui prodotti questi aveva sempre sostenuto il collocamento dappertutto) ed il suo lanificio, al quale il sistema aveva dedicato due compagnie di Arte della lana, la seconda arrivando sino al 1400: ebbene, i panni pratesi che troviamo nel repertorio provennero tutti dagli opifici datiniani e tutti — seppure costituenti una entità limitata — erano concorrenti della drapperia minore del Brabante (cioè, esclusa Bruxelles). Tuttavia, per la precisione, farò presente che l'esame accurato dei prezzi unitari segnala che la concorrenza fiorentina e pratese investiva, con i suoi prodotti di pregio medio, anche i tessuti della Lys, peraltro su quantitativi molto inferiori a quelli riflettenti il Brabante.

(38) Cfr. il significativo articolo di C. Trasselli, *Il mercato dei panni a Palermo nella prima metà del XV secolo*, II. *La bottega di Matteo da Vico*, in « Economia e Storia », IV (1957), pp. 286-333; e, inoltre, il II vol. dei miei *Aspetti della vita economica medievale*, cit.

(39) Ne parlo a lungo nella mia *op. cit.*, vol. II.

Le stesse circostanze non posso fare a meno di giudicare nei riguardi dell'insieme: soltanto aziende che avevano in Patria lanifici così prosperi — come quelle fiorentine — riuscivano a circoscrivere — esse, che erano stanziate all'estero — la produzione forestiera nel proprio repertorio, ad appena il 46 % (40). Ciò attesta, dunque, che il lanificio fiorentino conservava ancora una pronunciata vitalità: la quale significa, appunto, che, sotto la spinta di rara energia degli operatori concittadini, Firenze continuava a contrastare con successo, nel Mediterraneo, l'espansione — torno a ripetere — dei panni fini dei Paesi Bassi, una volta di Ypres e del Brabante e, nell'epoca, soltanto del Brabante.

Il tema della « nazionalità » lo esaminerò ora dall'altro angolo visuale: da quello dei fornitori (a parte quelli fiorentini e pratesi, di cui ho detto poc'anzi, implicitamente). Fra coloro che alimentavano i « nostri » magazzini dai Paesi Bassi erano nettamente prevalenti i fiorentini (le grosse compagnie degli Alberti, dei Mannini, degli Orlandini, in primo piano), i quali, perciò, si guardavano bene dal tendere la concorrenza nelle contrade mediterranee ai tessuti fabbricati dalla loro città — concorrenza attuabile soprattutto con le stoffe di lusso, come ho già sottolineato —, tanto più che essi stessi erano in Patria industriali della lana (41).

E poiché i fiorentini sedenti nei Paesi Bassi avevano interessi rilevanti con le piazze sotto indagine (e con tutte le altre della Penisola iberica), che si risolvevano con cospicue importazioni (42), nella corrente apposta, ampiamente dominata dal pannolana, quella loro inclinazione verso i prodotti medi — che sotto certi aspetti, o almeno in qualche misura, era anche una esigenza, dettata pure dall'amor patrio — aveva modo di sfogarsi largamente (43).

(40) Il valore dei panni di Firenze e di Prato, infatti, assorbe il 53,98 % di quello totale.

(41) Così, ad esempio, i Mannini; mentre per gli Alberti è un periodo di esili; ma, precedentemente e dopo, anch'essi, a parte il fatto che erano collegati a sistema con altre compagnie di Arte della lana, avevano esercitato tale Arte prima, ed egualmente faranno dopo, sotto l'insegna del proprio casato.

(42) Come da tre secoli, il panno era, infatti, il componente di gran lunga predominante nell'attivo della bilancia commerciale dei Paesi Bassi.

(43) Comunque, per i panni più ricchi, vi possono essere delle ragioni inderogabili, a farli preferire ai propri: così, l'esclusività del tipo, che si riscontra per le pezze « negre » e « brunette », caratteristiche di Lierre, e per le « grance » o « granze » (scarlatti e vermigli), che realizzava Malines, come pure per altre pezze, i cui caratteri non potevano essere totalmente eguagliati dai lanaioli fiorentini.

Altri fornitori sono i lucchesi (emergono le compagnie dei Quarti, dei Bernardini e dei Guinigi), che si comportano, naturalmente, in maniera diversa: estendendosi ai prodotti fini (di Lierre e di Malines, specialmente); ma incontrando il freno dall'altra parte, cioè, dalle aziende fiorentine importatrici.

Fiorentini e lucchesi — come del resto i genovesi — avevano grande disponibilità di panni, perché li ricevevano in pagamento degli abbondanti approvvigionamenti della ricca materia inglese che facevano ai lanaioli locali (44). Questa funzione delle aziende fiorentine si ritrova anche nel 1461: è la compagnia dei Salviati di Bruges che, ad esempio, cede lana inglese (avuta dalla consorella di Londra, la quale, a sua volta, l'ha pagata con broccati fiorentini) a baratto di panni della stessa città (45). Nel periodo nostro, anche i lucchesi avevano fatto entrare in questo giro di baratti plurimi la seta, in maniera ancor più suggestiva: con i drappi serici di Lucca, essi pagavano in Inghilterra le lane; con queste, i panni di Fiandra, i quali servivano da moneta per comperare in Malaga ed Almeria (o a Valenza) il filo serico per gli opifici di Lucca: chiudendo così il circuito (46).

Troviamo, infine, un fornitore del posto, tale Guglielmo Barberi (così il suo nome italianizzato dai fiorentini), che, ovviamente, si regola senza influenze e soggezioni, nel pagare con questa moneta le frequenti importazioni di « frutta » (47), riso e mandorle, indirizzategli da Malaga, Alicante e Valenza da operatori italiani (qualche pretesa l'avranno avuta i fiorentini, nel senso accennato dianzi) e iberici.

Tutte queste circostanze sono di indole mercantile. Ma recentemente mi sono accorto che ve ne sono state anche di natura industriale: sono riuscito, infatti, ad accertare che alcuni di questi mercanti (fiorentini e, pare, anche lucchesi) si erano introdotti nella fase industriale, con la

(44) Cfr.: F. MELIS, *Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra alla fine del '300*, cit., nota 21, p. 150.

(45) ARCHIVIO SALVIATI DI PISA, n. 24, cc. 18, 40.

(46) Rinvio ancora una volta al II vol. de miei *Aspetti della vita economica medievale*.

(47) Con questo termine s'intendevano, nei rapporti tra Spagna meridionale (Malaga, in ispecie) e Fiandra, l'uva passa e i fichi secchi. Cfr.: F. MELIS, *Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo*, estr. dalla Rivista « Economia e Storia ». III (1056), nota 175, p. 36 (nella Rivista il titolo di questo articolo, « Malaga *sul sentiero* economico », è errato).

La « Regione della Lys » da un'antica stampa (dono di Paul Ferrant). Dei maggiori centri lanieri medievali mancano Menin e Courtrai, *che si trovano più ad est.*

funzione di mercanti-imprenditori: della lana, che essi avevano comperato in Inghilterra, conservavano la proprietà, affidandola ai « maestri » per la trasformazione e riprendendola, quindi, allo stato di panno. Nello scegliere il tipo di tessuto cui dedicare i propri capitali, costoro tennero presente la convenienza del panno medio (regione della Lys) e di quello fabbricato in esclusività (Lierre e Malines): ed è naturale che essi si occupassero poi di esportare i propri prodotti (48).

Tale intervento non deve essere stato di poco conto, se la documentazione superstite ci presenta, in un intervallo di meno di dieci anni, oltre 300 « maestri » di Wervicq e Courtrai (della prima, quasi i due terzi), che, con una trentina del Brabante, hanno offerto i loro servigi alle compagnie Alberti, Mannini e Quarti (49).

Proseguendo nella critica, dobbiamo domandarci: all'importazione di merci a Barcellona, a Valenza e a Maiorca quale significato è da attribuire? È evidente che i beni incontrati in queste città non vi sono stati compiutamente consumati; esse erano piazze investite del compito di redistribuzione su vasta superficie.

Barcellona aveva un retroterra catalano-aragonese, risalendo le vallate minori e la grande vallata del fiume Ebro, fino ad arrivare in Navarra; poi, si superavano i Pirenei, verso l'Aquitania; infine, si assisteva ad un istradamento marittimo (per i porti di Collioure, Canet, Agde, Aigues Mortes, Arles e Marsiglia) verso la Linguadoca e la Provenza.

Dalle altre città l'espansione avveniva su scala ben più ampia. Valenza era il maggior porto che serviva la Castiglia; e, malgrado che i panni vi giungessero da sud per mare (con le grandi navi che spesso non facevano scalo da Bruges e Southampton), alcuni lotti ridiscendevano per Alicante e fino a Cartagena e poi penetravano all'interno. Ma l'inoltro più interessante è quello che Valenza realizzava verso la Barberia, cioè, l'Africa settentrionale, dal Marocco alla Tunisia. Sappiamo, infatti, che i popoli occidentali avevano rari contatti diretti con il mondo barbaresco e che i rapporti commerciali erano affidati pressoché esclusivamente alle navi barbaresche,

(48) Su questa funzione, cfr. il mio artic.: *Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra alla fine del '300*, cit.

(49) La documentazione particolarmente efficiente sotto tale profilo è costituita dai *legaggi* (che i lucchesi dicevano *fatture*), cioè, le distinte dei panni spediti, con l'indicazione del colore di ciascuno, della lunghezza, del costo, del « taccamento » e, appunto quando erano fabbricati in proprio, del nome del « maestro ».

le quali facevano capo soprattutto a Valenza e a Maiorca, senza dire di Malaga e di Siviglia, località dove pure ho trovato un grande afflusso di panni della « nostra » regione. Ho così detto anche della funzione di Maiorca di smistamento verso l'Africa settentrionale.

A parte le prove dirette del commercio di Valenza e Maiorca con l'altra riva del Mediterraneo, vi sono quelle indirette, non meno eloquenti: in tali città, in veste di compratori dei panni appaiono frequentemente i « mori » (così è accaduto naturalmente nel nostro caso), i quali erano, infatti, gli operatori che rifornivano in via principale le navi mussulmane provenienti dagli empori della Tunisia, Algeria e Marocco.

Maiorca serviva, inoltre, l'Aragona, la Catalogna e la Linguadoca: più precisamente, essa rappresentava l'avanporto di tali paesi nei riflessi delle grandi linee di navigazione, che provenendo dallo Stretto di Gibilterra facevano scalo tutt'al più a Malaga o ad Alicante, per continuare, dopo la sosta nell'Isola, direttamente per Marsiglia, o per Genova, Porto Pisano, Sicilia, Venezia, ecc. (50).

Da tutti e tre questi porti, e specialmente da Barcellona, partivano convogli di navi per le isole italiane, l'Italia meridionale e il Levante, predisposti da armatori locali e alimentati nel carico da operatori locali (in massima parte, ovviamente), che così facevano proseguire la corsa anche ai panni venuti dal Nord (51).

(50) E similmente si verificava per le navi provenienti da Est che non si addentravano nell'arco costiero compreso fra Aigues Mortes (ma anche Marsiglia) e Valenza (ed ancor più a Sud): calza bene l'esempio della veneziana « muda di Fiandra », che lasciava a Maiorca i carichi destinati ai porti di quell'arco, nei due sensi del suo viaggio (le tappe in cui si inquadrava Maiorca erano la Sicilia ed Alicante, o Valenza).

(51) Mi si obietterà che per illustrare la funzione di smistamento delle tre piazze in questione nel suo aspetto principale (quello mercantile), io mi sono avvalso dello schema inerente al lato meramente accessorio (quello della traslazione marittima, ma anche terrestre): e cioè, come se avessi considerato i tre fondaci datiniani dei semplici magazzini di transito e quindi che le relative aziende si fossero comportate da spedizionieri soltanto, occupandosi appena di ricevere i panni ed incanalarli nelle direzioni imposte dai soggetti di un atto di scambio unico e continuativo. Ma è evidente che queste articolazioni possono svolgersi anche con frazionamento dell'atto principale: non si ha forse una gradazione nelle funzioni di circolazione e distribuzione dei beni, con intervento di mercanti all'ingrosso, al medio ingrosso, al minuto, che si applicano su raggi via via minori? Nel nostro caso, il mercante di primo grado (all'ingrosso) è stato il nucleo aziendale Datini o l'esportatore dalla Fiandra (se del primo si è servito da commissionario); poi, di secondo grado, i mercanti locali

La presenza di merci nei magazzini siti in queste grandi piazze di smistamento, in questi grandi mercati di transito — Maiorca più degli altri e Barcellona meno (52) — si deve interpretare, dunque, come il segnalamento di una circolazione di più notevole estensione sopportata dai nostri panni, concentrata precipuamente nel bacino occidentale del Mediterraneo, con profonda penetrazione iberica, aquitana ed africana, come pure di diffusione nei paesi del Mare di Levante, dal Mar Egeo e del Mar Nero.

Questa critica alla fonte, se da un lato ha ampliato l'area di diffusione mediterranea dei panni della Lys, ha un po' attenuato la sensazione del predominio che i panni della Lys hanno avuto nei tre magazzini spagnoli; ma, ciò nonostante, la loro posizione rimane intatta — anzi, per tale via, essa ha avuto spiegazione, almeno in parte — e prova che il lanificio fiammingo, ora sostenuto da Wervicq, Courtrai, Menin e Comines, mantiene ancora la supremazia — segnatamente quantitativa — in quello dei Paesi Bassi, specialmente nell'esportazione nel Mediterraneo.

che riesportano, ad esempio, da Maiorca a Montpellier (compresi i «mori» che riesportano verso Algeri, Orano, ecc.), e così di seguito. Tutto ciò senza escludere che tra Bruges e Montpellier potesse agire un solo mercante, facendo appoggiare il carico a Maiorca per cambiare mezzo.

(52) Questa gradazione mi suggerisce ancora una critica, riprendendo in esame la tab. IV, e precisamente le cifre di affari dei tre fondaci. La minore somma spettante a Barcellona si giustifica con il carattere della piazza — nel quadro dei tre nuclei aziendali Datini, ma anche in generale, sempre in correlazione con Valenza e Maiorca — eminentemente dirigente e di vasto consumo: sì che nel volume già contratto dall'influenza del primo carattere, il notevole assorbimento operato dal secondo lasciava un modesto margine alla redistribuzione, che si dispiegava — come volevasi dimostrare — in una sfera più ridotta. Barcellona, infatti, era compressa nell'entroterra dalla spinta da sud di Valenza e a nord da quella di Maiorca, che si esplicava inizialmente per via mare, attraverso i porti da Colliuore (ma anche a cominciare da Blanes) ad Aigues Mortes, arrivando sino a Tolosa. Il suo stesso avanmare ne risultava limitato, anche se da essa partivano i convogli per il Levante (non deve trarre in inganno l'alto numero di navi che dal suo porto muove, ad esempio, verso la Liguria e la Toscana, giacché esse riempivano quasi del tutto le loro stive a Valenza, Peñiscola e Tortosa). In merito ai panni *cadissi*, che figurano così abbondantemente, alimentando forti correnti di esportazione, faccio osservare che ciò devesi alla particolare azienda studiata: il Datini, e per lui il fondaco barcellonese, svolgeva rapporti molto consistenti con il mercante e industriale di Perpignano Piero Tecchini (italianizzazione di *Pere Tequi*), che ne era il maggior esportatore. Quanto a Valenza e Maiorca, il superiore volume della prima si deve anche al fatto che essa soddisfaceva un vasto consumo locale.

XIII

CONTRIBUTO ALLA STORIOGRAFIA ECONOMICA DELLA FIANDRA E DEL BRABANTE DA FONTI ITALIANE DELLA SECONDA METÀ DEL TRECENTO E DEGLI INIZI DEL QUATTROCENTO (*)

Questa mia comunicazione, come del resto lascia intendere il suo titolo, trae alimento da fonti originali di archivio e, pertanto, comincerò questa mia esposizione con la loro illustrazione tanto più che tali fonti rivestono caratteri di spiccata originalità. Il primo di tali caratteri, di gran lunga il più notevole, sta nel fatto che si tratta di fonti dirette, cioè concretatesi all'interno dei soggetti dei fatti economici, man mano che i fatti stessi si verificavano: vale a dire la corrispondenza, i registri contabili, i contratti di società, di trasporto, di cambio, di assicurazione ecc., compilati da imprese individuali e da società italiane, in lingua italiana, nelle loro varie sedi.

In netta prevalenza questa documentazione è inedita e, comunque, è stata sfruttata in misura molto limitata e sempre per argomenti parziali. Essa si divide in due grandi categorie: *a*) documenti compilati nel Belgio, quasi tutti a Bruges, i quali sono meno noti e i meno utilizzati; ad essi si possono affiancare i testi prodotti a Londra, perché nell'epoca della mia indagine quella piazza svolgeva una funzione in stretta connessione con Bruges, come dimostrerò; *b*) i documenti compilati in città diverse, tra i quali, naturalmente, si forma una graduatoria di portata e di validità a seconda degli interessi e della intensità delle relazioni intessute da tali città con la Fiandra ed il Brabante.

(*) Testo registrato della conferenza tenuta presso l'Accademia del Belgio di Bruxelles. Il testo è sostanzialmente identico a quello della conferenza dal titolo *La saldatura determinata da Bruges fra i popoli romanici e germanici (secc. XIV-XV)*, presentata all'Accademica Belgica di Roma, testo quest'ultimo che non riproduciamo [n.d.c.].

La maggior parte di questi documenti è conservata negli archivi della Toscana, la regione predominante fra tutte quelle italiane nel periodo in esame e soprattutto quella che ha intrattenuto rapporti più cospicui con la Fiandra; deve essere inoltre sottolineato che gli archivi toscani hanno avuto la fortuna di non aver sofferto danni eccessivi nel cammino dei secoli.

I testi redatti a Bruges sono costituiti dalle seguenti due serie. La prima comprende le lettere del famoso archivio del mercante-banchiere-indutriale e assicuratore Francesco Datini di Prato che numerose imprese hanno indirizzato alle sue società aventi sede in otto diverse città; si tratta di ben 2.383 lettere delle quali 1.027 dirette a Barcellona, 431 a Valenza, 375 a Maiorca, 232 a Genova, 197 a Firenze, 109 e Pisa, poche altre ad Avignone, a Bologna e a Iviza; manca invece la destinazione di Prato. L'intervallo di tempo documentato si estende dal 1384 al 1411 anche se il periodo di più intensa documentazione di restringe al 1393-1408. I mittenti sono 56, dei quali 38 fiorentini; gli altri sono di Lucca, Venezia, Genova, Bologna, della Catalogna e un fiammingo, il cui nome italianizzato è Guglielmo Barberi che si presenta molto attivo attraverso le sue 126 lettere. La società che ha scritto di più è quella di Giovanni Orlandini e Pietro Benizi con 842 lettere; seguono quella dei Mannini con 368 lettere e vari raggruppamenti di esponenti del casato degli Alberti con 518 lettere; tra gli altri compaiono anche i Medici. Molto importanti sono anche i lucchesi Quarti e Bernardini che ci hanno tramandato 151 lettere.

Mi sono permesso di elencare tanti nomi al fine, per così dire, di animare la mia narrazione con la precisazione delle persone che hanno vissuto e operato nel paese: si tratta di una voce autentica, assolutamente attendibile e quanto mai sostanziosa e accurata.

Vi sono poi le lettere dell'archivio della famiglia dei Medici di Firenze, in gran parte pubblicate da Armand Grunzweig, relative al XV secolo. Pure interessanti sono le lettere di cambio dell'archivio Datini costituite da quasi 200 pezzi.

Nella seconda serie si hanno i registri contabili di quattro gruppi di imprese che elenco sommariamente: si tratta dei libri della compagnia di Filippo Borromei del 1436-1439; il frammento del Libro Generale della compagnia dei Medici del 1441 (questa società fu attiva 5 anni per i quali si hanno i bilanci), di cui ha parlato Raymond de Roover nel suo recente studio su quella compagnia; il registro della compagnia di Bernardo Cambi e Antonio da Rabatta del 1461 e i due voluminosi Libri Grandi della

compagnia di Iacopo e Giovanni Salviati del 1461-1465, del tutto sconosciuti, e che io ho ritrovato nell'archivio della famiglia Salviati custodito nel suo palazzo di Pisa (dove sono altri 2.000 registri contabili e copia-lettere, fra i quali mi piace ricordare — per quanto esorbino dal periodo della mia indagine — i 17 pezzi della compagnia di Averardo Salviati svolti ad Anversa nel 1538-1550 da me già studiati. I registri contemporanei di Londra permettono di colmare la lacuna e di formare una continuità in questo intervallo di 30 anni.

Vediamo adesso i documenti concretatisi altrove. L'apporto dell'archivio Datini non si limita a queste lettere di Bruges, alle quali affianco subito 23 lettere venute da Malines: fra le 126.000 lettere commerciali di questo archivio (alle quali sono da aggiungere altre 28.000 lettere private e familiari, lettere di cambio, lettere di vettura, contratti, estratti-conto, ecc.), ritroviamo una infinità di notizie riflettenti la Fiandra e il Brabante, in numero nettamente superiore a quello che si rileva nelle lettere di provenienza diretta. Io ho letto tutto questo archivio, compresi i 604 registri contabili tenuti nelle otto sedi delle società Datini: ebbene, le schede riguardanti il Belgio che ne ho desunto sono in numero almeno decuplo rispetto a quelle ricavate dal solo carteggio di Bruges.

In primo luogo dobbiamo mettere le lettere di Londra e di Parigi e, più in generale, quelle della Spagna (sono oltre 22.000 pervenute da 90 città) data l'intensità, la varietà e l'importanza di rapporti fra questi due paesi, secondo la dimostrazione che fornirò più avanti. Ma si deve parlare anche delle relazioni commerciali con paesi diversi dall'Italia: perché queste relazioni furono principalmente stabilite e alimentate dalle società italiane e si inquadrano strettamente nel sistema degli scambi internazionali delle società italiane facenti capo alla Fiandra. È superfluo che io aggiunga le 38.000 lettere scritte a Firenze, 14.000 della Francia, 12.000 di Genova, 10.000 di Pisa, 6.000 di Venezia.

Ugualmente importante è la collana dei libri di contabilità tenuti in città diverse, che ho letto integralmente ritrovandovi un'infinità di dati che riflettono il nostro Belgio medioevale: si tratta di circa 2.000 registri appartenuti ad imprese che non potevano fare a meno di mantenere relazioni con questa nazione. Si comincia nel 1354, con il Libro Grande della società di Baldo da Sancasciano di Pisa, importantissimo per il commercio della drapperia, e le serie successive non hanno pausa fino al limite superiore dell'intervallo fissato dai registri dei Salviati di Bruges, cioè

l'anno 1465. E il fatto notevole è che per vari periodi, più o meno lunghi, ritroviamo delle serie complete svolte simultaneamente in otto città fra il 1393 e il 1400: sono le società Datini di Firenze, Prato, Pisa, Genova, Avignone, Barcellona, Valenza, Maiorca, con le rispettive reti di affari che si estendevano in tutto il Mediterraneo a partire dalla linea Olanda-Irlanda-Portogallo-Marocco fino alla foce del Don. E un'altra rimarchevole sovrapposizione di testi di questo genere riappare per gli ultimi 30 anni del nostro intervallo nel quale, seppure tutti non sempre parallelamente, disponiamo di registri tenuti a Firenze, Pisa, Roma, Venezia, Milano, Barcellona, Ginevra e Londra. I più importanti — com'è facile immaginare — sono quest'ultimi, anche perché appartengono alle stesse società che avevano sede contemporaneamente a Bruges e servono dunque a far più chiara luce sull'importante problema delle combinazioni fra le due città: i registri dei Borromei e i ben 13 volumi dei Salviati che hanno una durata di 20 anni. Bisogna poi menzionare i 3 registri della società Guadagni e della Casa di Ginevra, le uniche fonti dirette a noi pervenute da quella città nel periodo aureo delle sue fiere, fonti che ci permettono di conoscere il ruolo disimpegnato da Bruges nella scacchiera di queste prime fiere di raggio europeo.

Altri rapporti finora poco studiati, ma di primo piano, sono quelli con Lisbona che si possono penetrare attraverso gli 84 libri della compagnia Cambini di Firenze che aveva potenti ramificazioni nella capitale lusitana.

Siamo di fronte, dunque, ad un importante materiale attorno al quale però, per valutarne meglio la portata, bisogna far fiorire qualche considerazione critica, sia in senso positivo, sia negativo. La corrispondenza, per esempio, potrebbe far pensare ad una limitatezza di contenuto, cioè che essa riferisca soltanto sui rapporti intercorsi fra mittente e destinatario. Ma non è assolutamente così: soprattutto quando, da una parte o dall'altra e meglio ancora se da entrambe, si trovava una società grande o media — proprio come si verifica nel nostro caso — le notizie oltrepassavano di gran lunga i canali delle operazioni fra le parti per invadere l'intero mercato locale e quelli lontani con le persone che vi agiscono, con le merci che vi si scambiano, con i mezzi ausiliari di circolazione, del credito e dell'assicurazione; si formulavano previsoni a breve e a lungo termine per operazioni anche le più complicate; e tutto ciò, sempre nella viva ricostruzione dello sfondo politico e sociale. Le lettere commerciali dell'epoca erano infatti l'unico strumento di circolazione delle notizie che poi le società maggiori ritrasmettevano — seppure in misura ridotta s'intende — alle imprese

minori che gravitavano nella loro orbita. Vedremo tra poco che, malgrado le società Datini avessero interessi diretti molto limitati nel movimento delle navi che dal Mediterraneo facevano capo a L'Escluse e viceversa, nelle lettere loro indirizzate da Bruges è riferito quasi integralmente il movimento del porto con l'indicazione dei carichi di ciascuna nave e della nazionalità dei proprietari della merce, ossia dei soggetti dell'atto di scambio che è l'operazione principale rispetto all'atto di trasporto, semplicemente accessorio. Pertanto, quanto io riferirò non sta a significare avvenimenti particolari di un dato ambiente, ma si tratta di elementi molto spesso di significato generale.

Gli aspetti negativi che risultano dalla critica di queste fonti si identificano con la limitatezza dei nostri osservatori — sia di quelli vicini, piazzati in Bruges, sia di quelli lontani piazzati in Inghilterra, Francia, Italia e nella Penisola Iberica — rispetto all'area dell'azione dei mercanti italiani ed occidentali in genere i quali, è risaputo, non estendevano la loro azione diretta nella Germania settentrionale e nei Paesi baltici e scandinavi, mentre questi ultimi sono i paesi di primo piano in quella che è stata la principale funzione economica di largo respiro di Bruges, la funzione di collegamento fra il Mediterraneo e i mari settentrionali. Insomma, gli italiani rimanevano totalmente estranei alla vita economica di quelle tre zone e quindi le notizie su di esse, se non mancavano del tutto, consistevano in informazioni di insieme senza dettaglio e prive di continuità. Comunque sia, i dati disponibili sono quanto mai eloquenti, anche sotto questo riguardo e d'altronde, la circostanza l'azione mercantile dell'Occidente era prevalentemente in mano ai mercanti occidentali e si arrestava in Bruges come pure qui si concludeva quella orientale i mano ai mercanti anseatici, definisce l'importantissimo ruolo di Bruges di provvedere alla saldatura di questi due sistemi di relazioni economiche e che, conseguentemene, definisce come la città stessa fosse dotata di tutti gli elementi necessari, dei mezzi personali e materiali che sapeva potenziare traendo vantaggio dalla presenza e dall'attività degli esponenti di quei due mondi.

Dei risultati concretati dalla lettura integrale di questa documentazione ho l'onore di riferire tracciando i lineamenti di alcuni argomenti principali. Non si tratta sempre di novità: la novità risiede piuttosto nella voce nuova che intendo ritrasmettere, nuova perché di altra nazione e più ancora nuova perché proveniente dalla fonte diretta come ho già precisato, mentre fino ad oggi è stata prevalentemente la voce del cronista, del legislatore, del

giudice, del notaio, del doganiere, dell'amministratore della finanza pubblica, ecc.

Cominciamo col considerare la città di Bruges: è comune nei fiorentini il giudizio « ci piace molto il paese »! Spesso sono invece ricordati alcuni angoli della città: così la piazza delle Halles dove il 23 aprile 1407 fu ricevuto il Duca di Borgogna; i riferimenti alla « loia » (loggia), cioè la Borsa, sono numerosissimi. Impressionante è la successione dei particolari che vengono dati sulla pestilenza del 1400 con il massimo di 200 morti al giorno toccato nel mese di settembre. Un'altra grave calamità, che colpì maggiormente il porto, è pure riferita dettagliatamente: alludo alla gravissima tempesta del 1404 con 2.000 morti, alluvioni e distruzioni di navi, che mi ha fatto ritornare alla mente quella di una dozzina di anni fa.

Quanto ai soggetti dell'attività economica presenti soprattutto in Bruges, si può dire che ogni principale città dell'Occidente vi aveva le sue rappresentanze costituite da aziende individuali, da succursali di società o da società autonome, tuttavia collegate ad altre. I gruppi italiani più folti sono quelli di Firenze, Lucca, Genova e Venezia nell'ordine.

A questo punto bisogna precisare la profonda differenza che intercorre tra questi operatori: le città marittime come Genova e Venezia, preferivano imprese piccole, formate al massimo da quattro o cinque persone, mentre città come Firenze, Lucca, Siena e, più tardi Milano, Bologna, ecc., prediligevano grosse associazioni di capitali e di persone, dapprima nella forma di un'unica società con più filiazioni e, a partire dalla fine del XIV secolo, nella forma di una pluralità di società riunite in sistema. Nell'una e nell'altra forma, quel che è importante è l'alto numero di persone che hanno portato alla differenziazione dei compiti e, quindi, all'affermazione della funzione della direzione pura, il che vuol dire lo studio profondo e incessante di tutti i fenomeni interni ed esterni, vicini e lontani, e non soltanto economici; la straordinaria ricchezza della corrispondenza ci conferma appunto questa tendenza allo studio, questa esigenza dello studio.

La cognizione di questa evoluzione a dignità di studio dei fenomeni economici chiarisce e spiega le tappe considerevoli che la civilizzazione economica ha superato nel periodo di questa nostra indagine, alcune delle quali tappe non esito a definire grandiose e decisive nel senso della più completa modernità come ho dimostrato in qualche mio studio sulla banca e sulla navigazione. Del resto siamo in pieno Rinascimento, momento che non poteva rimanere estraneo all'ambito economico: e così si può parlare

di economia del Rinascimento e di nuovi mercanti del Rinascimento. A Bruges hanno avuto sede filiali o società indipendenti dei più grandi aggregati di imprese che Firenze abbia mai avuto come quelle dei Medici, degli Alberti, dei Tornabuoni, degli Orlandini, dei Mannini e di numerose altre minori; importanti anche i gruppi lucchesi dei Guinigi, dei Rapondi, dei Bernardini, dei Quarti, dei Guicciardini e degli Arnolfini; di Pisa è notevole la compagnia Borromei la quale da trent'anni aveva messo radici a Milano, divenendo poi milanese. Quanto a Genova e Venezia, troviamo molte aziende individuali come del resto avveniva per catalani, spagnoli, portoghesi e inglesi.

Tutti questi nuclei aziendali avevano posto la loro sede a Bruges mandando per soggiorni più o meno prolungati i loro impiegati nelle città che interessavano ai loro traffici, soprattutto quello della drapperia laniera; la compagnia dei Mannini aprì una filiale anche a Malines. Tra gli spostamenti periodici sono da menzionare quello della fiera di Anversa e delle altre minori. Nessun operatore italiano andò a stabilirsi ad Anversa prima del XVI secolo mentre se ne ritrovano a Middelbourg fin dal 1380.

L'esposizione delle attività intrecciate da questi organismi sarà articolata su quattro punti: la distanza cronologica di Bruges dal Mediterraneo; il movimento del suo porto e le comunicazioni marittime e terrestri; l'industria drappiera e l'industria metallurgica tipica; il movimento commerciale e alcuni spunti conclusivi sulla funzione economica di Bruges.

Nelle lettere commerciali si soleva indicare, nel tergo, la data di arrivo oltre, ovviamente, la data di partenza, aggiornandola al momento in cui la lettera veniva consegnata al messo postale dandoci così modo di accertare la durata dei viaggi epistolari. Nella collezione Datini che ho menzionato all'inizio ben 2.170 lettere sono provviste di questo prezioso elemento. Ma vi è di più: nel testo della lettera si parla spesso di quelle ricevute a Bruges, offrendone la data di arrivo e di partenza: in tal modo possiamo conoscere anche la durata dei viaggi in senso inverso. Si tratta di 610 frequenze che portano il totale a 2.780, una cifra notevolissima tale da permettere un giudizio decisivo su questo fattore cronologico finora quasi del tutto trascurato dato che non si è avuta mai la fortuna della preservazione di un complesso di testi così ricco.

Nel prospetto di seguito riportato ho riunito le frequenze di ogni durata, secondo le destinazioni da Bruges a Barcellona, a Valenza, a Maiorca, a Firenze, a Pisa, a Genova, ecc. e per i rispettivi percorsi inversi.

1. Londra	25	5	6	8			
2. Parigi	206	5	4	7			
3. Lione	52	8	9	12			
4. Avignone	177	13	10	18			
5. Milano	241	19	22	23	2	3	7
6. Venezia	494	24	26	29	2	3	7
7. Ancona	23	25	28	33			
8. Genova	645	23	24	25	1	2	7
9. Pisa	616	26	25	30	1	2	7
10. Firenze	1.519	26	27	33	1	2	7
11. Roma	533	27	31	36			
12. Napoli	511	30	35	42			
13. Costantinopoli	19	44	54	66			
14. Tana	9	64	72	89			
15. Scio	11	49	50	63			
16. Beirut	22	46	58	64			
17. Acri	13	57	64	70			
18. Alessandria d'Egitto	39	48	60	72			
19. Maiorca	1.809	30	29	34	1	3	6
20. Valenza	1.247	27	28	30	1	2	11
21. Barcellona	3.315	22	23	24	1	2	5-7
22. Lisbona	21	12	18	23			
23. Madera	13	20	27	32			

da F. Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di Luciana Frangioni, Firenze, Le Monnier, 1984, p. 197: la prima colonna comprende il numero dei casi esaminati; la seconda e la quarta, i valori modali; la terza, la moda delle durate; le tre colonne a destra indicano i percorsi inversi sino a Bruges.

Da Bruges a Barcellona la durata è di 23 giorni nei due sensi (il minimo è di 11 giorni); normalmente ad esso si addiziona la durata dei tragitti interni per arrivare a Valenza e Maiorca pervenendo rispettivamente a 28 e 29 giorni. Per Firenze prevalgono i 27 giorni; 25 per Pisa e 24 per Genova. Tranne il caso di Barcellona, per i percorsi inversi si constata una durata leggermente superiore perché lo scrivano, nel parlare delle lettere ricevute, non si preoccupava di aggiornare la data della effettiva partenza a quella di inizio della lettera stessa.

Bruges, il cuore della Fiandra e il caposaldo del Mare del Nord, raggiungeva queste importanti città in un termine che si può senz'altro dire esiguo per l'epoca. E tale eseguità si accentua con la considerazione che le partenze dei corrieri postali erano molto frequenti e con regolarità molto marcata. Per farsi un'idea di questa durata e della sua validità nel campo

economico, mi riferisco alla funzione di emanazione di ordini e di istruzioni che incombeva alla lettera nei riflessi di una cooperazione commerciale fra le città mediterranee e Bruges, lungo la via marittima di Gibilterra che era di gran lunga la più battuta all'epoca in esame. La lettera giungeva largamente in tempo per ragguagliare sui carichi di una nave prima che questa giungesse a destinazione; e nell'attesa che essa ripartisse, indugiando anche tre mesi, si aveva la possibilità di duplici scambi di corrispondenza per perfezionare le operazioni dal punto di vista mercantile, del noleggio, del finanziamento e dell'assicurazione.

Gli itinerari erano sempre terrestri, essendo troppo lunghi quelli marittimi e meno praticati. Per andare in Italia si passava per la Germania a cominciare da Colonia; seguita era anche la via di Lione che, nella sua prosecuzione, costituiva l'itinerario verso Barcellona, via Montpellier.

Sempre in tema di comunicazioni, spostiamo adesso la nostra osservazione al settore mercantile e marittimo, collocandoci a L'Ecluse, l'odierna Sluis il porto di netto predominio nel Mare del Nord per oltre un quarto di millennio. Le lettere Datini ci permettono un'apertura suggestiva e quasi completa sul lato principale del movimento di questo porto che è quello delle relazioni con il Mediterraneo; quanto all'altro lato, quello delle comunicazioni in senso opposto, verso la Germania, la Scandinavia e il Baltico, le informazioni sono globali e saltuarie ma tuttavia eloquenti.

Nelle mie schede si sono affollati i dati pertinenti a 272 navi, chiaramente precisate con il loro nome o con il nome del « patrono » e secondo la nazionalità, trascurando quelle anonime — le quali ritengo possano aumentare il movimento di un buon 25 % —, che ho considerato nel movimento degli anni per i quali vi era una certezza, come per le galee del servizio di stato veneziano che erano due o tre all'anno assieme ad altre due che andavano a Sandwich e Londra.

Dal 1391 al 1410 le navi arrivate dal Mediterraneo a L'Ecluse possono distinguersi secondo la loro origine mediterranea, atlantica e del Mare del Nord, poi ancora per regioni e nazioni. Così per le navi mediterranee si distinguono la Liguria, la Toscana, Venezia, Ancona, la Provenza e la Catalogna. Fra le navi originarie dell'Atlantico, l'Andalusia, la Biscaglia e il Portogallo; fra le navi del Mare del Nord, la Fiandra e la Germania. Mi permetto di insistere nel sottolineare che le navi qui considerate sono quelle che hanno compiuto viaggi dal Mediterraneo: è per questa ragione che la bandiera germanica si ritrova appena su quattro navi e quella fiamminga su

cinque. A proposito di alcune di quest'ultime, indico il nome del « patronus » anche se nella forma italianizzata: *Pierre Cries, Arrigo Kilke, Guillaume Suto, Pierre Suto* di Veere, *Jean Zuighes*.

Il numero delle navi dei tre settori è di 211 per quello mediterraneo, di 135 per quello ligure, di 41 per quello catalano; per il settore atlantico sono 52 (di cui 44 della Biscaglia); per il settore del Mare del Nord sono 9.

Queste navi si sono presentate nel porto di Bruges 542 volte, con una media di due volte e con il massimo — molto rimarchevole — di otto volte che si ripete per due navi genovesi.

Il dominio delle navi genovesi è nettissimo: 261 viaggi sicuri di contro ai 79 della Catalogna, i 74 della Biscaglia e i 70 di Venezia (in questo numero sono compresi i viaggi delle galee di stato).

Il massimo assoluto si coglie nel 1400 — esso è di 42 navi — per poi avere una notevole flessione senza dubbio dovuta alla pestilenza di quell'anno: e pure allora si registra il massimo relativo di 20 navi genovesi che è un numero impressionante.

Lo straordinario primato genovese risulta ancor più sensibile se riflettiamo sul fatto che le navi di quella regione avevano nella media una portata doppia di quella delle navi veneziane e tripla rispetto alle altre. La metà delle navi genovesi considerate superava il tonnellaggio di 800 botti, cioè 400 tonnellate di oggi.

Questi dati indeboliscono gli studi basati sulla sola navigazione di stato perché questa, infatti, era limitata a Venezia (poco più della metà delle presenze di questa analisi si riferisce alle galee veneziane) e, a partire dal 1425, a Firenze. Ed è appunto sulle sole cifre — che per giunta non sempre sono complete — delle esportazioni e importazioni effettuate dalle galee veneziane e fiorentine che il collega Raymond de Roover ha concepito il suo articolo sulla bilancia commerciale tra i Paesi Bassi e l'Italia per il XV secolo. Come risulta infatti da quanto abbiamo appena detto, i viaggi veneziani rappresentano appena il 12 %, un tasso che, tenendo conto del tonnellaggio, scende a meno del 7 %.

Con quel procedimento la esclusione, già forte dal punto di vista quantitativo trattandosi di tutta la navigazione libera, è stata molto sensibile anche dal punto di vista qualitativo perché le navi di Genova e di altre nazioni trasportavano merci talvolta totalmente estranee alle navi veneziane e quindi sfuggendo del tutto alla « bilancia » del de Roover.

Gli stessi dati apportano una luce diversa su un altro tema, quello

affrontato dal collega francese Jacques Heers sulla discesa nel Mediterraneo delle navi dei Paesi atlantici e del Mare del Nord, una discesa che sarebbe stata estremamente rara prima del Quattrocento: ed invece ho potuto accertare, durante i dieci anni precedenti, 52 ingressi nel Mediterraneo da parte di tali flotte, giacché tale numero lo constatiamo negli arrivi a L'Ecluse dal Mediterraneo nel quale, quindi, le stesse navi avevano dovuto recarsi in precedenza.

Nelle relazioni occidentali e meridionali del porto di Bruges i movimenti non sono soltanto questi: vi sono altresì quelli dell'Inghilterra e di tutta la costa europea sino alla porta del Mediterraneo del tutto rimarchevoli soprattutto con i porti inglesi, con La Rochelle, Bordeaux, la Biscaglia, Lisbona, Siviglia e Cadice. Malgrado l'abbondanza dei dati datiniani questo settore del traffico del porto di Bruges può essere indagato soltato frammentariamente ma è fondata l'impressione che si sia raggiunto un numero di navi più che doppio rispetto a quello delle navi venute dal Mediterraneo con una capacità media tuttavia inferiore ad un quarto.

Maggiore curiosità può suscitare il settore, per così dire, opposto al vertice di Bruges: quello dei navigli germanici che nelle nostre fonti sono chiamati genericamente « navigli d'alemanni ». Non conosciamo i particolari, come ho già lamentato, ma con tutta tranquillità siamo autorizzati a sostenere che si è trattato di un movimento massiccio almeno come numero di imbarcazioni che tuttavia dobbiamo ritenere di modestissimo tonnellaggio (del resto tali navi compivano viaggi prevalentemente costieri). Talvolta leggiamo delle cifre impressionanti che si riferiscono però a periodi di una certa ampiezza: ad esempio, nel settembre 1394, la compagnia Mannini scrive che della « flotta degli alemanni ... sono già entrate in porto 60 navi e se ne attendono sino a 300 »; nel 1398, si riferisce invece di 120 navi ed ogni anno immancabilmente — sempre dalla primavera all'autunno, quando il porto era più intensamente animato dalle navi mediterranee e l'incontro più propizio — si parla di « molti navigli » che sono realmente tali, giacché determinano profonde variazioni sul mercato di acquisto e su quello di vendita che a loro volta segnano ripercussioni sui mercati lontani come dirò più avanti.

Ritorniamo sul primo lato delle comunicazioni accentrate su Bruges, cioè su quelle con il Mediterraneo. Il numero delle navi incontrate nel porto che tanto ci interessa, considerato congiuntamente al tonnellaggio, che è molto più elevato che nelle altre direzioni, ci fa sostenere che la via

marittima, in quell'epoca, era battuta intensamente e che i volumi della nostra constatazione si accrescono quando badiamo alla qualità delle merci: non sono soltanto le merci ricche a circolare perché ad esse si sono affiancate ormai quelle medie e povere.

Come si è arrivati a tale sviluppo nelle relazioni marittime, nel significato composito di rimarchevole lunghezza dei viaggi, di accresciuto tonnellaggio delle navi e di accessibilità del servigio del trasporto per tutte le merci?

Anzitutto grazie al fattore tecnico dell'apertura della via di Gibilterra senza la quale non si sarebbe potuto parlare, per rientrare nel nostro campo, di comunicazioni marittime tra il Mediterraneo e il Mare del Nord; una via la cui frequenza si è di gran lunga moltiplicata negli ultimi anni del XIV secolo per l'azione di un altro fattore, squisitamente economico, che rappresenta la soluzione forse più notevole apportata dalla grande massa di testi Datini ai problemi ancora in sospeso della storiografia economica. Mi riferisco all'assestamento delle tariffe dei trasporti, o meglio alla nuova struttura impressa ad esse. Mezzo secolo prima, le tariffe unitarie — i noli — erano estremamente rigide e permettevano la circolazione soltanto ai beni ricchi i quali offrivano larghi margini di profitto; in seguito assistiamo ad una differenziazione delle tariffe medesime, in funzione del valore dei beni in modo che quelli più ricchi pagassero noli più alti e il contrario per i beni poveri: è l'affermazione, fin da allora, del principio — basilare nell'economia dei trasporti — che la scienza economica ha denominato dei prezzi multipli o discriminazione dei prezzi. Mi permetto di riferire un esempio alimentato da precise espressioni numeriche: per uno stesso gruppo di merci osservate, prima si aveva un campo di variabilità dei relativi noli da 1 a 2; mezzo secolo dopo tale campo si è dilatato da 1 a 11; ma poiché sono entrate in circolazione altre merci, in questo nuovo periodo accertiamo un intervallo che va da 1/2 soldo a 250 soldi per 100 libbre, vale a dire da 1 a 500 (e non si sono considerate le merci più preziose, quali i drappi serici, né la merce più povera, il sale). Negli studi celebrativi del centenario della nascita di Werner Sombart ho offerto una dimostrazione di questa autentica rivoluzione nei trasporti risalendo fino ai suoi artefici che sono sempre le società commerciali fiorentine (1).

(1) Cfr. F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni*, cit., pp. 3-68 [n.d.c.].

Il principio inizialmente ebbe vigore nel campo marittimo dove la portata incomparabilmente maggiore di ogni unità di trasporto lo aveva consentito; in seguito, lentamente, si diffuse nella navigazione in acque interne e nei trasporti terrestri senza tuttavia pervenire a risultati così profondi e, direi, esaurienti.

Ecco perché nelle comunicazioni mercantili fra il Mediterraneo e Bruges ha preso uno straordinario sopravvento la strada marittima rispetto a quella terrestre; sopravvento testimoniato dalle solite carte Datini in maniera inequivocabile, sopravvento il quale è appunto spiegato e giustificato dalle tariffe discriminate. Questo fatto porterà all'aumento della capacità di ogni nave e alla moltiplicazione del numero di esse; ad una maggiore regolarità e rapidità dei servizi riducendo i « pericoli di mare e di gente »; e, quanto più si accentueranno questi perfezionamenti, tutta la serie delle misure dei noli si abbasserà dopo il meraviglioso adeguamento sul quale mi sono già permesso di insistere. Venne così ad aumentare il distacco tra le tariffe marittime e quelle terrestri, distacco che era già marcato a svantaggio di queste ultime.

Alcuni storici, avendo constatato che dalla fine del XIV secolo la circolazione internazionale in alcune classi di prodotti si era estesa a quelli di valore minore, hanno spiegato il fenomeno come una degradazione dei bisogni e, quindi, dei consumi; l'esempio addotto più frequentemente è quello dei tessuti di lana ponendo accanto ad essi i tessuti di cotone che sono meno ricchi. Quanto ai panni di lana la cosa riguarda molto da vicino la Fiandra: il Mediterraneo può essere invaso dalla « nouvelle draperie » — secondo il giusto termine del Coornaert — di Wervicq, Courtrai e delle altre città del fiume Lys, una produzione tutta di valore medio.

Su questo tema, come su altri della drapperia fiamminga e brabanzona, ho avuto occasione di scrivere qualche articolo basandomi, oltreché sulla corrispondenza, su plurime serie di nutriti dati contabili del periodo fra il 1354 e il 1410 riferentisi ad alcuni dei principali e più significativi mercati drappieri del Mediterraneo, cioè Pisa e Barcellona, quest'ultima con Valenza e Maiorca; e mi sento di confermare che, almeno sino a quel limite del 1410, è insostenibile l'affermazione di decadenza complessiva dell'industria peculiare del nostro Belgio: si può parlare di mutamenti qualitativi, di affermazione di nuovi centri e forse di qualche flessione al cui superamento non sono sempre stati estranei i mercanti italiani stabiliti a Bruges, così

vigorosi dal punto di vista dei capitali, della organizzazione e, soprattutto, da quello della loro preparazione professionale.

Ma ritorniamo, sia pure brevemente, alle vie di comunicazione. La nuova struttura delle tariffe, secondo l'anticipazione data, si diffonderà mano a mano nei trasporti terrestri mentre gli stati, grandi e piccoli, danneggiati da questo radicale dirottamento, adotteranno tutta una serie di provvedimenti per rendere più agevoli e sicuri i vari cammini, da quello della Linguadoca, con la sua prosecuzione rodaniana, a quello alpino del Friuli; si aggiungano poi i progressi tecnici, migliorando i carri e moltiplicandone l'impiego e, nei servizi con mulo, aumentando ad ogni viaggio il numero delle bestie per ridurre proporzionalmente gli uomini di scorta; e poi l'assicurazione che, nata per i trasporti marittimi, si offre a proteggere anche questi terrestri. Un impulso notevole alla ripresa in grande dei trasporti interni è dovuta alle fiere di Ginevra le quali nacquero, infatti, principalmente mercantili con l'accessorio finanziario cambio-bancario che poi finirà con il prevalere. Le fiere, impiantate in una località dalla posizione interna così felice, rappresentano per più aspetti una sorta di reazione delle città interne: e non a caso il predominio verrà conquistato dai mercanti delle città dell'interno, in primissimo piano quelli di Firenze nonostante che essi avessero contribuito in misura rimarchevole alla via integralmente marittima, potendosi servire indifferentemente di navi genovesi, veneziane, catalane, basche, fiamminghe, tedesche, portoghesi, provenzali e toscane, mettendo da sole in moto l'altissima misura di un terzo del carico totale, come ho accertato nel movimento del porto di Bruges illustrato poco fa. L'impegno di Firenze a Ginevra si spiega con la funzione di collegamento e di coordinamento che da là le sue società commerciali dovevano svolgere rispetto ai suoi caposaldi stabili infatti sul mare e che costituiscono la caratteristica della sua espansione commerciale: i caposaldi di Costantinopoli, Venezia, Genova, Provenza, Linguadoca, Catalogna, Andalusia, Lisbona, Inghilterra, Fiandra, Parigi e Normandia, che avevano cominciato a prendere risalto proprio all'epoca dello splendore delle fiere ginevrine, che culmina attorno al 1450. Studiando i libri di conto di quest'ultimo periodo tenuti a Bruges e a Ginevra — senza dire di quelli tenuti a Firenze — ci accorgiamo quanto sia divenuta frequente la comunicazione Firenze-Bruges via terra: una situazione, dunque, completamente mutata rispetto a quella del trentennio 1380-1410.

Dovrei parlare adesso della drapperia fiamminga e brabanzona, ma il

campo è molto vasto e il tempo rimasto è poco, e soprattutto tale settore è stato studiato in profondità da non pochi storici belgi fra i quali emerge con le sue opere H. Van Werveke. Ho avanzato poco fa alcune considerazioni su un elemento generale — quello dei trasporti — che non rimane estraneo al commercio dei panni e quindi alla loro produzione; ho svolto queste considerazioni a proposito della diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni della regione della Lys, confermando la posizione assunta anni prima da Ch. Verlinden secondo il quale non era esatto che, nella seconda metà del XIV secolo, il gettito dei panni del Brabante nel Mediterraneo avesse preso il sopravvento su quello della produzione fiamminga accertando, su una cifra di affari di 200.000 fiorini d'oro, il 25 % di panni fiamminghi e solo l'8 % del Brabante e precisamente di Bruxelles, Malines, Louvain, Lierre e Herentals. A Firenze apparterrebbe ben il 53 % del totale perché le società impegnate nei panni erano fiorentine: ma che la Fiandra, da sola, avesse fatto suo un quarto del totale rimarrebbe comunque un dato molto eloquente. Si tenga presente che la concorrenza inglese era allora assolutamente irrisoria, almeno su quei mercati: appena lo 0,36 % del totale è segnato dai panni di Londra e della regione dell'Essex.

Un altro piccolo tema del quale il fortunato ritrovamento di documenti mi ha sospinto ad accuparmi è quello dei grandi volumi di produzione raggiunti da Wervicq se, in un incendio del 1397 che distrusse la città, si poté registrare un danno ingente nei panni in fabbricazione e che ancora più elevato era il quantitativo di quelli ultimati e che si erano invece salvati. Insomma, si tratta di un dato che da solo chiarisce il sensibile peso che avrebbe avuto la componente *wervicquoise* nel repertorio dei panni belgi in tante zone fra le quali, la più ricca ed importante era il Mediterraneo, come ho tentato di dimostrare con i dati particolari dei miei studi sui mercati catalani e di Pisa.

La memoria dell'incendio di Wervicq ha portato alla luce un altro argomento che contribuisce alla migliore conoscenza della struttura dell'industria laniera fiamminga e nello stesso tempo dell'attività delle società fiorentine.

Alcune di queste, come la compagnia di Diamante e Altobianco degli Alberti e la compagnia dei Mannini dopo che, come anche altre lucchesi, da parecchi anni si occupavano di vendere in Belgio la lana inglese in cambio di panni, si dedicarono all'attività di mercanti-imprenditori conservando la proprietà di quella lana che facevano trasformare dai maestri drappieri di

Wervicq, Courtrai, Menin e Comines e quindi provvedendo alla vendita dei panni specialmente nel Mediterraneo. È un impulso questo che non si deve sottovalutare nell'epoca in cui l'industria, la vecchia e reputatissima industria fiamminga, sembra aver subito qualche battuta d'arresto perché l'osservazione, abbastanza attendibile, compiuta per gli anni successivi a quello dell'incendio di Wervicq ha dimostrato, come ho detto, una notevole vitalità ancora nel Mediterraneo dove, all'avanzata dei panni ricchi di Firenze, si è accompagnata quella dei panni di medio valore della Lombardia, della Linguadoca e della stessa Catalogna.

A molti altri temi importanti della vita economica della Fiandra e del Brabante nel basso Medioevo danno alimento le fonti italiane: così sulla riforma monetaria del 1407 i cui testi ho ceduto al collega van der Wee che li ha già utilizzati brillantemente; sulle assicurazioni marittime per le quali si hanno elementi singolari; sull'industria caratteristica di oggetti di ottone di Dinant e, soprattutto, su infiniti altri temi del commercio in generale.

Il tempo stringe e pertanto parlerò delle attività commerciali nella sintesi più estrema che conduce alla definizione della funzione della piazza di Bruges, il tema suggestivo già affrontato da H. Pirenne e recentemente ripreso a J. van Houtte. Alla soluzione cui quest'ultimo Autore è giunto attraverso le fonti degli archivi belgi, aggiungo oggi i dati che ho ripreso dalle fonti italiane ed i quali ho, in qualche misura, già partecipato a voi.

Il problema della funzione assolta da Bruges si identifica con quello di appurare se essa ha costituito un mercato mondiale o per meglio dire un « emporio » mondiale che è un termine più ampio e comprensivo.

Si tratta di dimostrare la comunanza del vertice di Bruges in grandissime aree economiche dal dispiegamento opposto (dico opposto in senso geometrico — perché ho parlato di vertice — e naturalmente in senso geografico) quali sono quelle dei « popoli romanici » e dei « popoli germanici » per usare la bella espressione pirenniana; due aree dalla reciproca confluenza e defluenza di interessi, di azioni, di mezzi e di persone che in questo luogo si incontrano e si connettono a parte — e ciò è sottinteso — tutto quanto si esaurisce o trova alimento nell'entroterra proprio del luogo medesimo. Le conseguenze e i particolari che discendono da questa funzione sono numerosissimi e bisognerebbe considerarli uno ad uno, nella realtà delle operazioni e delle situazioni; ma tutti sono stati messi in luce dal nostro amico van Houtte e sono quindi a voi noti e, per quanto riguarda il

loro verificarsi nell'epoca alla quale io principalmente mi riferisco (1380-1410, ripeto), ciò apparirà dalle affermazioni di insieme che io farò indugiando su qualche aspetto più importante.

Io sostengo che Bruges ha costituito un mercato o un emporio mondiale in maniera tanto più evidente nel periodo documentato dalle carte Datini e da numerose altre; poi in misura più attenuata sino alla metà del XV secolo come, del resto, si trova conferma nelle fonti genovesi utilizzate da J. Heers che si riferiscono infatti soprattutto alla parte centrale di questo secolo.

Tenterò di darne una dimostrazione dapprima muovendo dall'esterno per vedere quali e in che misura possono esservi stati fattori deviazionisti nel requisito essenziale della confluenza e defluenza anzidetta attraverso la nostra Bruges: insomma, se vi sono state intromissioni altrui, se altri popoli hanno assunto questo ruolo di intermediazione, non importa se avvenuta in più luoghi. Non si può pretendere, per la validità della definizione della funzione, che la convergenza su Bruges fosse totale: il problema si sposta pertanto verso l'accertamento dei luoghi diversi — e specialmente per quali volumi — in cui i popoli interessati direttamente (i germanici e i veneziani, per esempio) riuscivano ad evitare quel punto di saldatura fra le due aree, determinandone un altro.

Bisogna guardare ai porti ed agli empori situati negli archi interni settentrionali del Mediterraneo da dove potevano risalire le strade verso l'area germanica:

1) Tana, Kerc, Caffa ed anche Costantinopoli, nel Mar Nero, sono frequentati da due dei tre popoli germanici — gli scandinavi e i baltici, essendo l'altro il popolo degli « alamanni » —, per la lunga strada della Russia con aperture sul Baltico fra Leningrado e la Prussia orientale; ma questa era una via ancora troppo arretrata ed eccessivamente costosa, senza dire che i genovesi, e meno i veneziani, con le loro navi che giungevano fino a Tana, interferivano largamente riversando nella stiva di esse carichi ingenti di prodotti vicini e orientali. Ogni anno da due a quattro navi genovesi compivano il viaggio da Tana a Bruges senza scalo nei porti di armamento e abbastanza sollecitamente. Questi servizi provano l'interesse e l'impegno da parte genovese — e dei mercanti che si servivano delle loro navi — a combattere la concorrenza che da altre vie poteva essere tesa a Bruges e quindi l'interesse e l'impegno che concentravano in questa città.

2) Venezia. Questa è stata la località di incontro preferito e preponderante con il sistema mediterraneo da parte del terzo popolo germanico, quello « alamanno », tanto che era favorito da Venezia la quale non si preoccupava dell'addentramento terrestre lasciandolo ai mercanti forestieri. Ma è proprio negli ultimi anni del XIV secolo, quando la via di Gibilterra fa sentire maggiormente il suo peso, che i mercanti tedeschi abbandonano in parte Venezia perché il mercato di Bruges si presenta con un'offerta di beni più conveniente per le zone nordiche raggiungibili con una redistribuzione marittima; e d'altronde il prestigio di Venezia porta la sua marina a seguire quella genovese che con i mercanti delle città interne è stata la vera artefice dell'apertura e del consolidamento della via di Gibilterra e, quindi, del rapidissimo sviluppo della piazza di Bruges.

3) Genova e Pisa. I tedeschi sono stati del tutto assenti in questi porti tirrenici mentre sono invece presenti a Milano ben rifornita da Genova, Pisa e Venezia.

4) Porti e mercati ad est e ad ovest di Bouches-du-Rhone, compresa Avignone anche quando questa ha cessato di essere la capitale pontificale. Qui i tedeschi erano scesi da tempo aumentando via via, poi anch'essi rarefacendosi all'epoca che ho ricordato a proposito di Venezia.

5) Barcellona. Anche su questa piazza si incontrano i tedeschi i quali però, pur trattando sovente i beni più ricchi (lo zafferano soprattutto), finiscono ben presto col lasciare la via di terra e affidare le loro merci alle navi connazionali o straniere per scaricare a Bruges. È vero che in questo caso manca l'intemediazione della città fiamminga ma, se il trasporto è fatto da navi forestieri, la saldatura dell'atto di scambio si compie pur sempre a Bruges.

Ricordato che dobbiamo ammettere simili deviazioni e fuoruscite, la loro misura, accertata moderatissima, non scalfisse la nostra definizione. Il loro aumento indica il graduale svilimento e, quindi, un concorso alla decadenza di Bruges. Ebbene, si può sostenere con sicurezza che in età datiniana le deviazioni tedesche sono piuttosto contenute non superando i limiti, per così dire, di tolleranza dello schema dato. Si aggiunga quanto ho detto in precedenza, sempre per queste considerazioni di ordine esterno, e cioè l'intenso fascio di comunicazioni marittime dal Mediterraneo e dall'Atlantico su Bruges con nettissima prevalenza sulla via terrestre e il movimento pure intenso, nel senso opposto, delle navi germaniche. Quando pure,

per le ragioni addotte, la viabilità terrestre di lungo raggio progredirà con il concorso di posizioni e funzioni che vengono dall'interno — prima le fiere di Ginevra e poi quelle di Lione — le deviazioni tedesche riprenderanno, raggiungendo proporzioni considerevoli anche per le vie marittime che dai porti germanici (Brema e Amburgo) si collegheranno direttamente al Mediterraneo, sia pure con navi genovesi come ricorda Heers.

Comincerà allora e si compirà il dissolvimento della funzione per la quale Bruges occupa una posizione di straordinaria luce nella civilizzazione economica e generale. Ma bisognerà entrare — mi permetto di insistere — nella seconda metà del XV secolo.

Il secondo lato del problema consiste nel raccogliere la nostra attenzione all'interno del cardine di Bruges per vedere se vi è stata realmente quella indispensabile solidarietà e complementarietà delle due aree e quali merci correvano e scorrevano attraverso esse oltre al consumo del proprio retroterra.

L'elencazione delle merci che la documentazione esaminata mi permette di fare è ben più nutrita di quella che finora è stata presentata e soprattutto lo è per i prodotti tipici delle due aree che potevano avere forza di penetrazione profonda l'una nell'altra: si aggiunga poi che molto spesso siamo in condizione di conoscere i volumi con i quali si è autorizzati a congetturare un'eccedenza sul consumo locale e, quindi, un avvio alla distribuzione nelle altre zone. Senza dire che, talvolta, sono proprio i mercanti a precisare il fabbisogno del paese: è quindi questo *surplus* che ci deve interessare.

In entrambi i sensi vediamo merci ricche e merci povere: infatti, se i traffici preponderanti si svolgono sul mare, la nuova struttura delle tariffe ha allora aperto la navigazione a tutti i beni da un punto di vista economico. Dal Mediterraneo risalgono abbondanti le spezie (questi beni tuttavia contano di meno o contano di più a seconda del punto di vista, perché potevano seguire anche le vie terrestri), con lo zucchero e lo zafferano, con i drappi serici del Levante e di Lucca e con la seta, materia prima, la quale aveva come principale destinazione Colonia; fin qui le merci ricche alle quali è da aggiungere la cocciniglia, l'unica fra le materie tintorie di alto valore. Tra le sostanze mediamente ricche (o mediamente povere) vi sono le altre materie tintorie, anzitutto il pastello della Lombardia e delle Marche (definito il migliore del mondo), l'allume e la lacca; inoltre l'olio mediterraneo, oltre a quello portoghese e, non ultimi, i vini

mediterranei e, certamente, i vini francesi (il vino era un bene di pregio meno che medio); poi il sapone, lo zolfo, il cotone, i formaggi e, talvolta, anche la carta della regione di Ancona. Ho lasciato a parte due categorie di merci, quasi totalmente spagnole, che avevano i nomi compendiosi di « frutta » e di « semenze »: in quest'ultimo gruppo rientravano il riso, le mandorle, le noci, il comino; per « frutta » si intendevano invece i fichi secchi e, soprattutto, l'uva passa di Malaga (che una volta veniva soltanto dalla Siria e dalla Grecia) mentre i datteri stanno a parte. A Bruges vi era un mercante quasi specializzato nella « frutta » e, meno, nel riso e nelle mandorle — il ricordato Guglielmo Barberi — altresì specializzato nel rilanciare questi prodotti verso Est. Fra le tante richieste e considerazioni fatte da questo mercante, mi piace riferire questa: dopo aver sollecitato a Valenza la partenza di una nave carica di « frutta » si dice finalmente che « la frutta che qui si vende è destinata a gente che la portano lontano di qui » aggiungendo poi che il paese ha un fabbisogno al di sotto dei 500 quintali annui e che si ha notizia di un'altra nave che ne sta trasportando altri 600 quintali!

Importante è il riso che soltanto la discriminazione dei noli ha potuto portare sulle tavole delle popolazioni settentrionali così abbondantemente.

Ma quello che conta soprattutto è l'influenza che l'arrivo delle navi germaniche determina sul mercato provocando oscillazioni sensibili nelle quotazioni. Vale la pena di riferire alcune frasi di questo genere: « le semenze hanno poca domanda: se arrivassero le navi della Germania varrebbero assai meglio » e analogamente a proposito delle spezie e di tanti altri beni. La cosa notevole è che questo movimento delle navi germaniche a Bruges può influenzare il mercato di Barcellona: così, sapendo in questa città che è imminente il ritorno delle navi germaniche a Bruges, il prezzo dello zafferano non scende nonostante l'abbondanza del bene disponibile.

Dopo gli arrivi e le partenze di numerose navi germaniche si danno le quotazioni delle merci e si fanno le valutazioni in previsione di quei movimenti futuri come del resto avviene nei confronti dei beni che Bruges deve avviare nell'altra direzione: « non vi mandiamo ancora frusoni perché sono cari, ma verranno le navi della Germania che ne devono portare e torneranno ai pregi loro ». Insomma, per più merci, la preoccupazione costante del loro collocamento è data dal flusso e riflusso delle navi anseatiche: potrei parlare per ore su questi particolari! E come numerose sono le navi a L'Ecluse e negli altri porti di Bruges, nella città sono

numerosi i mercanti tedeschi che attendono l'arrivo delle navi mediterranee alla stessa guisa come essi precedono o accompagnano le proprie per vendere i propri prodotti.

Dall'altro lato, oltre l'offerta delle merci pesanti e povere già nota e ritenuta la sola, basta precisare i quantitativi ingenti di pellicceria fine che prendono la strada del Mediterraneo e fra i quali spiccano, con gli ermellini, i vai (in una sola spedizione una nave ne porta diecimila!). Vi è poi l'ambra che è tra le merci ricchissime, i prodotti metallici della vicina Germania che si uniscono spesso a quelli di Dinant; infine, il pesce conservato che è, però, tra i carichi già conosciuti almeno per l'ampiezza del volume.

Nelle navi germaniche in arrivo, si trovano anche la cera e il rame: ma ripeto, ben oltre il pesce ed altri beni poveri, è il flusso della pellicceria che impressiona veramente.

È superfluo che dica come questi carichi nella loro prosecuzione verso il Mediterraneo trovassero il noto accrescimento mediante i panni di Fiandra e di Brabante, la cui crisi nel periodo datiniano ancora non si avverte; rimarchevoli sono anche i carichi di robbia che l'Italia ha cominciato a produrre, tuttavia per quantitativi irrisori.

Un movimento analogo, nei due sensi, permane ancora verso la metà del XV secolo ma sembra in proporzioni minori e, d'altra parte, il nostro osservatorio, dall'imponente collezione di lettere datiniane, si è risolto ai soli registri contabili di quattro società che non permettono di spaziare come avviene con la corrispondenza. Soprattutto, dalle fonti collaterali, avvertiamo quanto ho preannunciato e cioè che le vie terrestri si stanno riprendendo conoscendo uno slancio mai conosciuto prima, concorrendovi le fiere di Ginevra, riattraendo l'attenzione verso annodamenti interni: quindi, l'intromissione dei tedeschi nei rapporti fra l'area germanica e l'area romanica sgretola sempre più quell'equilibrio che aveva trovato in Bruges il suo ago.

Intanto, lo stesso porto principale di Bruges si andava insabbiando anche perché le cure e la manutenzione si erano ridotte con la rarefazione dei traffici.

Si apre l'area di Anversa che rapidamente ascende alla posizione di dominio onde il binomio Fiandra e Brabante si affacciava sul Mare del Nord per recitare ancora una parte di primissimo piano che avrà tanti caratteri nuovi fra i quali quello impresso dall'area atlantica. E mi inchino

di fronte a quest'altra opera degli storici belgi, così intensa e fruttuosa in questi anni, con il conseguimento delle posizioni di completezza e perfezione attorno ai caratteri e funzioni di Anversa.

Il periodo aureo di Bruges corrisponde quasi totalmente a quello delle maggiori potenze economiche italiane per le quali la decadenza, seppure lentissima, si affaccia nella seconda metà del XV secolo: e direi, senza retorica, come sul Mare del Nord Bruges rinfrange la potenza economica di Genova, Venezia, Firenze, Milano, ecc., così nel cuore del Mediterraneo queste città italiane riflettono la potenza della Fiandra e del Brabante nell'era pre-atlantica; sono questi i pilastri, i caposaldi della unione e congiunzione dei mari meridionali e settentrionali serrando l'Europa e tutta animandola; ma esprimono anche la seconda era, quella atlantica, perché sull'Atlantico ed oltre viene portata quest'opera di congiunzione che ha determinato, non soltanto lambendo con tanta insistenza la Penisola Iberica, la sua attrazione verso il mare, la dimestichezza con il mare, la fioritura di attitudini marinare e, quindi, lo slancio verso la scoperta di vie nuove e di continenti nuovi.

Come italiano ho riferito principalmente, o meglio esclusivamente, di questo periodo della potenza economica di tante città italiane parallelamente a quella della Fiandra e del Brabante attraverso, mi piace di ripetere, l'espressione stupenda di Bruges.

NAPOLI E IL SUO REGNO NELLE FONTI AZIENDALI TOSCANE NEL XIV-XV SECOLO (*)

Sono onorato e allo stesso tempo emozionato nel dover prendere la parola di fronte a maestri in assoluto e maestri in specializzazione della vita economica del basso Medio Evo, specialmente del periodo aragonese e dei decenni anteriori, in particolare dopo gli studi di Mario Del Treppo. E soltanto ho osato accettare perché provengo da un'angolazione documentaria differente e, forse con presunzione, ho ritenuto di poter accettare tanto invito per adempiere al dovere — al quale devono sottostare tutti i cultori di scienze storiche — al dovere di offrire il gettito degli elementi serbati dagli archivi dove si pratica abitualmente la propria attività. Lo studio di Mario Del Treppo ha avuto alimento essenzialmente da fonti esterne, rispetto alla città e la sua regione, da fonti lontane, da fonti straniere. Io mi sono raccolto, ormai da 25 anni, sulle fonti toscane e su altre, e vengo ora a presentare un primo sommario gruppo di dati che ho raccolto in quei miei studi, sempre guardando da molto tempo — fin da prima che mi fosse assegnato il gradito compito di collaborare alla storia di Napoli — a questa regione, una regione che mi sta nel cuore. Mi sta nel cuore per la sua storiografia, per i suoi storiografi ed anche perché, da giovane, ho studiato qui vicino, a Caserta appunto, negli ultimi anni del ginnasio e i primi anni del liceo scientifico.

Così, a maggior ragione, ho cercato di studiare quelle fonti relative ad un periodo meno conosciuto, proprio perché gli archivi suoi, sfortunatamente, sono stati svuotati da circostanze sfavorevoli, mentre la Toscana ha

(*) Testo registrato della conferenza tenuta il 31 gennaio 1972 presso la Società Napoletana Biblioteca di Storia Patria.

avuto il grande privilegio di serbarne un gran numero. Dirò di più: negli archivi di Toscana si ha la fortuna di ritrovare i documenti di gran lunga più efficienti per la ricostruzione del passato economico, i documenti commerciali, i documenti che si sono concretati nel seno degli stessi soggetti della vita economica, cioè nel seno delle aziende: i carteggi, le contabilità di ogni ordine, i carteggi specializzati, forse ancora più importanti, che rimandano ad operazioni appunto specializzate, come le lettere di cambio, le lettere di vettura e le note di carico, i mercuriali e via di seguito. Documenti che la Toscana, ho detto, ha potuto salvare, per varie ragioni, in altissimo numero se pensiamo che negli Archivi toscani, dal Trecento alla metà del Cinquecento, sono conservati ben 35.000 registri contabili; a Genova, per lo stesso periodo, ce ne sono 8 e a Venezia 29!

Queste fonti sono costituite, come ho detto, dai documenti commerciali. E in particolare, ho tratto alimento da documenti scritti in Napoli: non ve ne sono qui, e ritrovarli fuori, a maggior ragione, vuol dire utilizzarli necessariamente per la storiografia napoletana. Così i carteggi datiniani di Napoli e di Gaeta per un totale di oltre 600 lettere che vanno dal 1382 al 1411; così un libro di conti della filiale, detta « ragione di Napoli », della società industriale, mercantile e bancaria di Francesco del Bene del 1365-69; così poi, entrando in pieno Quattrocento, la serie dei registri della compagnia di Filippo e Lorenzo Strozzi, che vanno dal 1461 al 1484. Quaderni di ricordanze che ci fanno penetrare più dettagliatamente in alcune operazioni pur non riconducendo sistematicamente alle operazioni stesse. Comunque in quei registri abbiamo la possibilità di ricostruire ulteriore carteggio, ulteriore corrispondenza: la corrispondenza partita da Napoli verso tante destinazione, è la corrispondenza ricevuta da quelle aziende napoletane.

Altri osservatori di grandissimo rilievo sono rappresentati dai documenti di aziende che non hanno avuto sede in Napoli, ma che sono state collegate a Napoli perché vi avevano una filiale: così è il caso della compagnia di Benedetto Salutati, che ha cominciato ad operare con una filiale appunto in Napoli dal 1471; così abbiamo il caso della compagnia dei Cambini; così è il caso della compagnia dei Medici e di tante altre. E quando si tratta di aziende che non hanno avuto filiali in Napoli, certi conti che si ritrovano nei loro mastri o nei libri analitici rinviano ad operazioni svolte a Napoli. Il caso direi più vistoso è rappresentato dai libri dell'Archivio Salviati di Pisa, archivio fiorentino che ha sede ora a Pisa,

chiuso al pubblico, ma nel quale, dal '61 al '63, ho avuto l'avventura di entrare e di lavorare attorno alla massa ingente di documenti (ho fatto anche trascrivere dai miei allievi per le loro tesi di laurea ben 38 registri tenuti a Pisa, Firenze, Ginevra, Lione, Bruges, Anversa, Londra, Avignone). E il solo fatto che in questi libri contabili sempre ritroviamo rapporti con Napoli sta a dire della grande rilevanza che aveva la città. Così i documenti datiniani, ben oltre le 600 lettere scritte da questi luoghi, anzitutto rinviano ai luoghi stessi, attraverso il carteggio, per la caratteristica del carteggio stesso di allora, che era quella di diffondere, di ribaltare ovunque le notizie, cosicché ho trovato più dati, per esempio nelle lettere partite da Bruges con destinazione Barcellona, Firenze, Valenza, Genova, ecc. che non nelle lettere venute proprio da Napoli. E le lettere partite da Pisa di quell'archivio, che sono 18.000, contengono in continuazione capoversi dedicati a Napoli. E la stessa contabilità, lo stesso grandioso apparato contabile delle aziende Datini, relative a sedi come quelle di Firenze, oltre Prato, Pisa, Genova, Avignone, Barcellona, Valenza e Maiorca: in quei registri abbiamo in continuazione conti sui rapporti con Napoli.

Devo aggiungere anche il materiale del genere che negli ultimi 10 anni ho avuto la fortuna di trovare a Venezia, nel cui Archivio di Stato si vanno sempre più offrendo agli studiosi le preziose collane delle Commissarie, documenti commerciali di aziende che sono continuate in gestione ereditaria alla morte dei proprietari, e questo dall'inizio del Quattrocento alla prima parte del Cinquecento: ho trovato, per esempio, delle interessanti polizze di carico ed altri documenti, fra cui polizze di assicurazione (e sono proprio le più antiche veneziane che lì ho ritrovato, del 1419), che appunto rinviano a Napoli.

Infine un altro campo documentale, quello degli atti notarili da me studiato, poiché ho in corso da molti anni un lavoro di storia delle assicurazioni dalle origini (inizio XIII sec.) alle aperture atlantiche dell'istituto assicurativo (prima parte del Cinquecento): pertanto ho lavorato anche sui notai di Genova e, come già è accaduto a Mario Del Treppo, per le assicurazioni nei documenti barcellonesi, ho potuto studiare la navigazione e tutti quei fenomeni che determinano l'esposizione al rischio.

Detto così delle fonti, richiamerò adesso i soggetti, le aziende studiate per poter giudicare delle loro attività. Le aziende sono molte, alcune con sede in Napoli: e sono numerose quelle del carteggio datiniano perché questo offre lettere di operatori fiorentini, pisani, senesi, lucchesi, napoleta-

ni e catalani. Non sto qui a farne un elenco: dirò soltanto che vi erano alcune aziende notevoli, come la compagnia dei Latinucci, fiorentina, l'azienda dei Frescobaldi, che operava per i Medici, con sede a Napoli e filiale a Gaeta, quella degli Spini e ancora tante altre. Un gran numero di aziende che possiamo osservare a Napoli: e poi, attraverso la documentazione del luogo ma di altre aziende, ecco tutto un gruppo di aziende napoletane fra le quali due fanno spicco: quella di Angelo Cuomo (*Agnolo Como*) formata dai fratelli Luigi e Francesco Coppola che ho visto svolgere un'attività notevole per estensione territoriale, per entità di capitali impiegati, per assortimento di operazioni.

Veniamo a conoscere così tutta la popolazione formata da aziende grandi, da aziende piccole e, prima ancora che io passi alla illustrazione propria delle operazioni, dovrei fare una ulteriore premessa: quella dei metodi che noi possiamo ricostruire nell'operare di queste aziende. E allora ritorniamo subito alle aziende quali combinazioni permanenti di ricchezza e di persone vedendo che tipo di azienda erano. Si hanno aziende piccole, caratteristiche delle città di mare come ha riconosciuto recentemente il Lopez e, prima di lui, il Luzzatto. Piccole aziende: così a Genova, a Venezia e a Pisa; a Pisa prima della battaglia della Meloria del 1284, quando la città ha cambiato, direi, tipo di impegno allineandosi sull'attività di una città dell'entroterra. Tutte aziende di piccole dimensioni, mentre nelle città dell'entroterra e in Toscana con precedenza e con espressioni ben più grandi, si preferiva la grande azienda E così troviamo ramificazioni delle grandi aziende forestiere; troviamo aziende molto in grande impiantate in un periodo in cui le aziende non si organizzano più come una sola unità giuridica, ma come una pluralità di aziende, in un sistema di aziende. Nel sistema degli Strozzi troviamo a Napoli ben 2 aziende: la Compagnia della Bottega specializzata nelle operazioni mercantili e in tutto quanto l'attività stessa traeva seco; la Compagnia del Banco specializzata in operazioni cambio-bancarie. In quest'ultima troviamo il Guasconi come dirigente mentre nella prima troviamo lo stesso socio principale di tutte le aziende strozziane, cioè quel Filippo di Matteo che commise al da Maiano la costruzione del palazzo.

E dopo le combinazioni permanenti come le aziende, tutta una miriade di combinazioni occasionali, di forze personali e di forze reali, e a parte la rappresentanza, che è ovvia, ecco gli affari in commissione. Il Luzzatto affermò che fino a gran parte del Cinquecento, tutto il commercio era

commercio di commissione, un'affermazione valida soltanto per quelle città ove prevalgono, o addirittura sono esclusive, come a Genova e Venezia, le aziende individuali. Studiando la cifra di affari, attraverso i lavori degli allievi e miei, ho visto che quanto più grandi sono le dimensioni delle società e delle aziende, tanto più alta è la percentuale degli affari condotti in proprio, senza intermediazioni di rappresentanza o di commissione. Così, per esempio, la Compagnia Salviati di Bruges, che forse è una delle più grandi dell'epoca (metà del Quattrocento) e la più grande società fiorentina in Bruges (ce n'erano altre 7), ha appena, dal lato delle operazioni in commissione l'8 % della sua cifra di affari mentre il 92 % delle operazioni è condotto in proprio. E i Salviati comperavano la lana alla tosa della pecora, addirittura con anticipi di 3 mesi sulla tosa, per poi rivendere il panno che essi stessi facevano fabbricare nella loro città o nelle Fiandre, a Damasco, a Barcellona, a Napoli, a Lisbona. Tutta l'operazione era concentrata nelle loro mani con l'intervento di loro elementi, cioè senza intermediazioni. Ma la commissione, naturalmente, non è mai scomparsa, e in Napoli possiamo vedere una infinità di operazioni in commissione.

Vi sono poi combinazioni particolari che hanno avuto nome diverso: così l'operazione che in Toscana si chiamava *incetta*, come ho visto a Napoli, mentre a Venezia era diffusa l'*inchieta*, un'operazione tipo la commenda. Lo Scialoja, giustamente, per distinguerla dalla commenda delle origini, la commenda di mare, chiamò questa operazione « commenda di terra » che a Firenze ha preso poi il nome di « accomandita » anche se non è da confondere con la società in accomandita che nasce molto più tardi: i primi esemplari li ho trovati infatti all'inizio del Cinquecento (per tutto il Quattrocento nell'Archivio di Stato di Firenze esiste un numero notevolissimo di atti costitutivi di società dai quali si può dedurre con precisione il tipo). Ebbene, con le incette o ragioni (le chiamavano anche ragioni), o accomandita, abbiamo un'operazione caratteristica dei soggetti toscani fuori del loro paese, cioè quella di associarsi ad elementi locali, pratici ed introdotti nei luoghi offrendo in primo luogo il capitale e offrendo anche, fattore questo non sempre considerato, le possibilità d'indagine, di studio dei luoghi stessi e di tutto l'insieme. Perché non si trattava soltanto di studiare i luoghi degli approvvigionamenti, cioè dove fare l'investita, ma tutti i luoghi di sbocco, di collocamento delle merci raccolte. Tutto questo veniva offerto dal mercante forestiero, che così valorizzava e stimolava

l'elemento locale: queste azioni sono mirabilmente dimostrate nelle combinazioni delle compagnie Strozzi e dei Salutati con i Coppola.

Una in particolare non esito a definire grandiosa. Da Napoli viene diretta un'operazione che interessa tutta l'Italia meridionale andando, seguendo il senso orario, da Termoli a Gaeta e lambendo tutte le coste con i porti che hanno attratto il grano dall'interno. Il grano che viene da Serracapriola (non so da dove è venuto quello imbarcato a Termoli) e anche da zone ancora più interne va ad imbarcarsi in un porto che non c'era: infatti alla foce del Fortore non c'era un porto ma soltanto uno scalo tanto rilevante che ho ritrovato in un'infinità di documenti anche dell'Archivio di Ragusa, dove sono molte partenze, dalla Puglia e in altre lettere dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti di Firenze, del 1418-1438, dove sono molte operazioni tra la Puglia e la Dalmazia: Manfredonia, Spinazzola, Barletta, Trani, Torreamare, Otranto, e poi Taranto, la discesa lungo il Bradano per arrivare alle spiagge della Calabria e, per Rocca Imperiale e Amendolara, fino giù a Crotone. E dall'altra parte si risale, a cominciare da Tropea, fino ad arrivare al porto di Gaeta. A Gaeta, a partire dal Volturno e fin'oltre il Garigliano, s'inquadra uno sbocco della Terra di Lavoro, dei grani della Terra di Lavoro, che fanno capo ad Arnone, a Castello (che è Castelvolturno) e poi alla Rocca (che è la Rocca di Mondragone), ma oltre che da Mondragone, dal Massico e anche oltre, i grani prendono la strada degli Aurunci, della vallata di Sessa per andare ad imbarcarsi a Gaeta. Questa è un'operazione di investimento incalcolabile e naturalmente, tutti questi grani arrivati ai porti, dovevano prendere la loro destinazione che è stata per 2/3 Venezia, per 1/3 Pisa, con addentramento a Firenze, mediante l'intervento di navi campane, napoletane, gaetane, salernitane e di Castellammare di Stabia, con l'intervento di piccole navi calabresi, di navi pugliesi ed infine di navi di Cattaro, di Spalato, di Ragusa. Le navi di Ragusa addirittura vanno a caricare il grano nel posto più lontano rispetto alle sedi di armamento: a Crotone. Ed è un'operazione che adesso ho affidato ad un mio allievo perché la rappresenti, dato che abbiamo la possibilità di studiare tutta la viabilità interna, non soltanto dal punto di vista geografico, ma soprattutto dal punto di vista economico, con i costi di vario ordine che incidevano sui costi primi, e poi i noli, e la durata stessa delle operazioni.

Un'altra incetta grandissima è quella dello zafferano. E siccome queste aziende amano penetrare nei particolari (ha scritto bene Christian Bec

parlando degli uomini d'affari del Rinascimento, che ciascuno di essi amava ritrasmettere la cognizione dei particolari ad altri), noi veniamo a conoscere, negli estratti-conto, nelle lettere, un'infinità di luoghi: per tutto quello che davano, per quello che potevano dare, per il modo come si inquadravano nell'insieme, per la funzione che hanno disimpegnato. Bellissima è la rappresentazione delle varie sorgenti dello zafferano che in parte va a Milano per la via adriatica facendo concorrenza agli zafferani della Lombardia e anche a quelli delle Marche ben più vicini degli zafferani abruzzesi. Lo zafferano che viene dalla piana dei Vestini con diverse località risale per Tagliacozzo e va ad imbarcarsi a Roma per Pisa e Genova. Così vi è un'incetta del bestiame che si fa nella Basilicata e nella Calabria con un numero notevole di capi (mi sembra ca. 3.200 capi). Quello che è importante poi è la somma investita: in quell'incetta di grano si arriva ad un totale, fra le destinazioni adriatica e tirrenica, ad un totale di 18.000 oncie. Per chi ha più dimestichezza con il fiorino — allora il cambio era pari a 5 o poco più — si arriva a 90.000 fiorini, che è una somma colossale.

E nonostante i tempi, era ancora in vigore, tra i diversi metodi, il baratto. Può sembrare strano, ma ho appurato quanto mai esso sia stato conveniente quando si trattava di operazioni polarizzate su coppie di merci molto interessanti e che potevano essere omogenee e no. Relativamente alle coppie omogenee, ecco il caso dello scambio della seta con il relativo prodotto: e la campagna di Napoli in ispecie pagava molti di quei voluminosi acquisti di drappi serici, da Firenze soprattutto, ma anche da Lucca, da Bologna, da Venezia, con la seta locale, che in minima parte era campana, salernitana e dei suoi dintorni, e in maggior parte calabrese.

Ebbene, questo è un modo di valorizzare la produzione del luogo nel caso in cui si ha bisogno di prodotti forestieri. Così, per fare invece un esempio di operazioni polarizzate su coppie di merci non omogenee, a Maiorca per acquistare i panni si dava in pagamento la lana (allora rientreremmo nell'omogeneità), ma si davano in pagamento anche prodotti dei quali Maiorca era tipica esportatrice in condizioni di monopolio, perché essa sola costituiva il mercato avanzato del mondo barbaresco: così le cuoia e la grana barbaresca (cioè la cocciniglia). Il baratto allora è ancora in auge ed è un baratto per volumi notevoli. E spesso Napoli e la Campania pagavano anche con il vino, con il grano. Molti panni fiorentini e lombardi

sono stati pagati con il vino, con il vino almeno quando questo può circolare come vedremo di seguito.

E tra i metodi ancora, vi sono le accomandite diciamo interregionali, quelle di cui ho detto adesso: cioè le incette che facevano capo ad aziende stabilite sul posto e da esso irradiandosi. Vi sono poi le accomandite a distanza, tipico metodo delle grandi società fiorentine dall'inizio del Quattrocento: così le accomandite famose, almeno per l'importanza che hanno avuto, con il Portogallo, con le Fiandre stesse, con l'Inghilterra. Ho ritrovato accomandite nei registri del Tribunale della Mercanzia di Firenze, superstiti purtroppo solo dal 1447, mentre furono istituiti con legge del 1408. Ho trovato, fin dall'inizio del Cinquecento, 28 accomandite intrattenute da Firenze con aziende fiorentine e napoletane che operavano in Napoli, o nell'intero Reame, o con specializzazioni in Calabria, in Puglia, in Basilicata, in Abruzzo, per un capitale d'investimento pari a 135.000 fiorini. E notevole fra queste è l'accomandita della compagnia Uguccioni di Firenze, compagnia di mercanti e di banchieri, secondo il solito, ma anche di industriali della lana, fatta allo scopo di operare con la tintura in Napoli. E questo è un elemento che ci induce a ritenere che anche da fuori si pensasse all'attività laniera in Napoli, che però non si sviluppò mai, o almeno non in condizioni da poter alimentare vaste esportazioni anche se serviva abbastanza bene il consumo locale.

E infine, tra i metodi, le fiere. Alludo alle fiere di rango internazionale dopo che si sono spente quelle di Champagne, almeno all'inizio del XIV secolo, a causa — fra le tante — dell'apertura della via di Gibilterra che ha svilito tutta la viabilità interna. Ma almeno dal 1425, le vecchie fiere meramente locali di Ginevra risorgono con la rivincita, con la reazione direi, di tutte le città dell'interno dopo che un provvido principio applicato nel campo, esploso direi nel campo marittimo, e diffusosi nella viabilità interna, ha permesso la rinascita delle città stesse e degli annodi in grande. Il principio è quello della rivoluzione verificatasi nella struttura delle tariffe di trasporto, rivoluzione che ha avuto inizio e si è affermata pienamente nelle vie marittime, per la quale i prezzi di trasporto da pressoché costanti si sono differenziati in funzione del valore dei beni permettendo a tutti di circolare. E questa innovazione, ormai localizzabile esattamente come pochi fenomeni storici in una certa epoca e precisamente sulla fine del XIV secolo, questa innovazione si è poi mano a mano diffusa nelle vie interne ed ecco allora la possibilità di affermazione delle grandi

fiere internazionali. Queste nostre non sono fiere internazionali ma lo diventeranno dalla metà del Trecento: sono almeno fiere di largo o di esauriente raggio regnicolo nel senso che a una fiera di Trani, a una fiera di Barletta, possono prendere parte esponenti delle città del Tirreno e, viceversa, per le fiere di Gaeta, di Amalfi e di Salerno.

Dovendomi accingere a considerare le attività principali, mi domando se le attività di ausilio, cioè le cosiddette attività terziarie, hanno svolto un ruolo importante in questo territorio, su questo terreno. La mia indagine parte dai decenni finali del Trecento, ed è in questo periodo che si compiono i balzi decisivi nel progresso delle attività terziarie: nel campo dei trasporti (ne ho già fatto cenno), nel campo del credito, nel campo delle assicurazioni. Anche se ho trovato recentemente operazioni di assicurazione anteriori a quelle degli atti notarili genovesi del 1347 (sono andato indietro fino al 1342), ho ritrovato altri atti, tra i quali un'operazione menzionata in una lettera scritta dalla società dei Ricci di Firenze, inviata da Parigi a Firenze nel 1314, e poi le testimonianze dei del Bene del 1319, che dimostrano — come giustamente ha scritto lo Heers nel suo volume dedicato a Genova — che è a Firenze che l'operazione assicurativa assume il suo assetto veramente moderno sulla fine del Trecento. E ne è espressione il fatto che da allora viene divulgata la polizza di assicurazione con norme precise, cioè con una regolamentazione che è arrivata fino ad oggi attraverso il modello della polizza del 1776 dei Lloyd's di Londra. In quell'epoca infatti si compie questo grande balzo di progresso nelle attività terziarie e ciò può avere influito positivamente certamente, ma anche potrebbe avere influito negativamente così come ho accertato per Venezia.

La rivoluzione di ordine economico nel terreno dei trasporti ha danneggiato Venezia quando viene aperta la via di Gibilterra; i traffici si ingrossano incalcolabilmente e naturalmente le vie terrestri che servivano tanto a Venezia, o meglio ai numerosi operatori del mondo germanico, per dirla con Pirenne, che scendevano a Venezia, ora a maggior ragione prendono le strade che portano a Bruges e vanno ad incontrare le merci mediterranee a Bruges anziché a Venezia. E così anche quando rinascono le possibilità di incontro interne, per Venezia non ci sono grandi possibilità perché ciò avviene a Ginevra più spostata ad ovest; poi, addirittura, da Ginevra le fiere si trasferiranno a Lione ancora più ad ovest.

Torniamo al campo dei trasporti dove si verifica, ho detto, questa ristrutturazione: si può ora impiegare il termine « struttura » giacché

prima le tariffe non rispondevano ad una struttura, non essendo variabili, non essendo formate da una pluralità di elementi organicamente legati fra loro. Finalmente strutturate alla maniera di oggi, le tariffe di trasporto hanno permesso l'apertura del commercio di massa e, soprattutto, la circolazione dei beni poveri.

Andiamo a vedere quali erano i beni — anche se noto — che l'economia campana in genere, del Regno, poteva istradare verso l'esportazione. Il vino, che non era un bene ricco perché fra l'altro traeva seco l'inconveniente di recipienti ingombranti e pesanti. L'unico vino « ricco » era il vino dell'Egeo che costava anche 12 fiorini (mi scuso se adopero la moneta del mio « paese ») per ettolitro di oggi, mentre nelle città italiane si poteva avere un vino discreto anche per 30 centesimi, 50 centesimi di fiorino. Prima della modifica della quale ho detto, per andare, per esempio da Venezia a Milano per via quasi totalmente acquea (arrivavano fino a Lodi risalendo il Po e l'Adda, o arrivavano fino a Pavia risalendo il Po e il Ticino), i vini subivano una maggiorazione di 2 fiorini: 2 fiorini su 12 non era un'incidenza notevole; e il consumatore di un vino da 12 era un consumatore tra i più abbienti nella scala sociale. Il vino povero di un valore di 0,50 non avrebbe potuto sopportare una maggiorazione di 2 fiorini giacché se ne sarebbe moltiplicato il valore per 5 e allora la circolazione era estremamente limitata. Ebbene, questo principio serve molto al vino campano e delle altre regioni che facevano capo a Napoli, tra le quali soprattutto la Calabria.

Un altro bene caratteristico di questa nostra regione, l'olio, anch'esso un bene non ricco. E anche l'olio viene quindi a beneficiare di questo provvedimento. Circolavano le frutta, secondo il significato napoletano, diverso da quello spagnolo, di Alicante, di Malaga, che comprendeva l'uva passa, tipo sultanino, e i fichi secchi; per la Campania s'intendevano invece, almeno nei documenti che ho trovato, nocelle, noci, frutta secca, e anche altri tipi tra i quali le susine secche. Ancora i saponi, una produzione tipica gaetana, ma anche napoletana. E a proposito di saponi, dirò che gli Strozzi, quelli della prima generazione presente a Napoli, Filippo e Lorenzo, avevano a Gaeta una saponeria e s'interessavano del rifornimento dell'olio, della soda o cenere, che facevano venire dalla sorgente più rilevante, quella di Tripoli di Soria. Il sapone quindi era un altro dei beni che potevano adesso circolare.

Il grano lo escludo, perché il grano, come il sale e altri pochi beni,

inderogabilmente dovevano circolare per soddisfare bisogni appunto inderogabili e non rientrava in regimi economici di trasporto particolare (tutta la politica comunale annonaria). Comunque, quando s'introducono queste nuove tariffe l'incidenza del nolo sul prezzo del grano, che ho visto essere compresa tra 0,40 e 0,20, scende con il suo limite inferiore sino all'8 %. Dato che l'esportazione da Napoli, e in genere dai porti campani, era essenzialmente basata su beni poveri, questo principio veramente rivoluzionario, la più grande conquista nella civilizzazione economica, è stato di grande giovamento.

Venivano esportate anche materie prime. Lasciamo stare la seta che era un bene ricco ma, per esempio, veniva esportato il lino. Per le materie prime ho visto, in alcune lettere e poi nelle realizzazioni pratiche, questi oculati uomini d'affare, i quali non mi stanco di ripetere studiavano tutto, considerare da un certo punto innanzi la materia prima non in sé e per sé ma in funzione del prodotto che essa avrebbe concorso a determinare. Così la lana, fattone il costo uguale a 100 alla tosa della pecora, vedeva il costo stesso, una volta divenuta panno, salire a 700-800; e allora, un costo di trasporto incidente sulla lana per il 21 %, riferito a 700 avrebbe rappresentato soltanto il 3 %. E così prendono a circolare alcune sostanze tintorie e mordenti come l'allume, peraltro poverissime; così circola il guado e anche il lino, che è una materia prima povera, può cominciare a circolare notevolmente in considerazione del prodotto che concorrerà in maniera decisiva a formare.

L'altra attività terziaria è quella del credito, elemento di sostegno, di fiancheggiamento, di assecondamento della gestione di ogni azienda per il suo lato finanziario. Manifestandosi un'occasione favorevole per un'azienda, se vi è una lacuna nella sua disponibilità di danaro, l'occasione svanisce e l'azienda mercantile fa una pausa che si sarebbe potuta evitare; e ad un certo punto si può evitare quando si concreta la funzione del credito con questo preciso obiettivo. Se andiamo a vedere i documenti di questo periodo, vediamo con estrema disinvoltura, per esempio, Angelo Cuomo ottenere aperture di credito nell'occasione di forniture di merci; se non le ottiene dalla compagnia Strozzi, che ha sede in Napoli, può procurarsele presso la compagnia Strozzi che sta a Firenze o ancora presso altre.

E si può procurare credito anche attraverso l'espediente della lettera di cambio che il de Roover ha studiato come strumento di possibile occultamento dell'operazione di sconto, senza però andare a vedere l'operazione

stessa nel suo fondamento. Si può pagare un'operazione, qui una fornitura, con una lettera di cambio che viene venduta alla compagnia Strozzi la quale poi la spicca sulla consorella di Firenze quando si tratta di una fornitura di merci fatta a Firenze. E naturalmente in questa operazione la compagnia che riceve la lettera di cambio e dà il danaro (il datore), tiene conto dell'interesse, remunerazione immancabile e immutabile, e tiene conto del corso del cambio, che sapevano molto bene valutare e che perciò si risolveva sempre favorevolmente. Il regolamento dell'operazione non avviene con la lettera di cambio di ritorno ma avviene in conto-corrente. Infatti conti correnti, alla chiusura di ogni esercizio, presentano i due elementi che formano il reddito di quel banchiere: l'interesse e il corso del cambio, che assesta in chiusura il saldo attivo o il saldo passivo, come somma algebrica di tutti questi fattori, appunto positivi e negativi, dell'operazione cambiaria e creditizia.

L'apertura di credito e la possibilità — fatto questo ancora più notevole — dello scoperto: per fare questo ho provato a rilevare in forma scalare i crediti e i debiti nel nesso di conto-corrente, e a studiare il relativo andamento dei saldi: spesso è consentito lo scoperto. Il prelevamento viene fatto con un ordine scritto ed è chiaro che si tratta dello « chèque ». Ancora più notevole un altro fatto. Nel 1475, il beneficiario napoletano di una lettera di cambio dà ordine, con altra lettera, di pagare la somma ad una persona diversa che appunto con quella lettera egli designa come nuovo beneficiario: è la girata fuori del titolo, la prima che avviene in mani e da mani non toscane. Ho cominciato a trovare esemplari di tale girata dal 1392 fino alla metà del Cinquecento; e ancora all'inizio del Cinquecento, ho visto che vigeva ancora la girata fuori del titolo. Era nata anche la girata incorporata — « incastrata » nel titolo, come dice qualche giurista — ma l'essenziale è che la girata avesse trasformato la lettera di cambio da strumento esclusivo di cambio in strumento di credito. E questa è la prima volta, perché in tutti gli altri esemplari — quelli che ho ritrovato a Prato, i più antichi, o in ambiente barcellonese, pisano, lucchese; quelli trovati, per esempio, dal Lapeyre in ambiente valenzano — il beneficiario che gira il titolo, e soprattutto colui che accetta la girata, sono sempre fiorentini o toscani in genere; anche in una lettera di cambio con girata che ho trovato a Venezia del 1485, i due poli dell'atto sono due lucchesi.

E ancora con l'operazione ecco la possibilità del cambio: del cambio in senso proprio e del cambio come strumento di credito. Napoli si rivela

una piazza finanziaria notevole, seppure in subordinazione, seppure agganciata ad altre. E ciò mi ricorda la funzione di Londra in subordinazione alla piazza di Bruges, perché nonostante le differenze nelle due città per popolazione, oggi come allora (Londra aveva una popolazione doppia), la grande piazza dirigente dalla quale dipendevano altre, come Londra e Parigi, questa grande piazza era Bruges. Napoli opera, almeno in questo periodo, largamente sul terreno finanziario; però le quotazioni dei cambi che si ritrovano in quelle sole lettere che ci permettono di studiare un simile problema, le 153.000 lettere dell'Archivio Datini, vengono date con riferimento a Pisa, a Firenze, qualche volta Genova. Le quotazioni si ritrovano con i termini di oggi: a Pisa e Firenze si dava l'*incerto*, a Genova si dava il *certo*. E poi vi è un'altra quotazione con la piazza che a sua volta dipendeva da Napoli: la piazza di Palermo, ma con una quotazione riferita, nella moneta napoletana, al fiorino di Firenze.

Comunque, quello che conta è la larga possibilità, che Napoli si era aperta, di collegarsi a tutte le grandi piazze finanziarie di allora. E, come ho detto prima, ritroviamo Napoli in tutti quei conti svolti a Bruges, a Londra, Anversa, Avignone, Barcellona, Valenza, ecc. La ritrovo, per esempio, nei libri di conto tenuti a Milano, e ancora a Bruges, e a Londra, dei Borromei, che con un mio allievo siamo riusciti a studiare, attraverso i microfilms naturalmente, e che si trovano nell'Archivio della Villa Borromei nell'Isola Bella del Lago Maggiore.

E passiamo adesso, e l'ho già accennato, al settore dell'assicurazione che si è molto sviluppato. E non si pensi però di trovare l'assicuratore perché l'assicuratore, come impresa autonoma, non nasce se non nell'Ottocento; fin'ancora a buona parte del Cinquecento è sempre lo stesso soggetto, cioè l'azienda non specializzata, allo stesso tempo mercantile e bancaria e spessissimo anche industriale (a Firenze, può essere contemporaneamente della lana e della seta) e assicuratrice. Un tentativo di specializzazione lo si avverte da parte delle società dei Gondi che stanno a Lione e delle società dei Botti che stanno a Siviglia. E le società dei Capponi, egualmente di Lione, che sono i più grandi assicuratori dell'inizio del Cinquecento, finalmente portano, dopo quasi trent'anni dalla scoperta, l'assicurazione sulle vie atlantiche, mentre da qualche tempo i Marchionni di Lisbona l'avevano portata sulle vie dell'Oceano Indiano assicurando i carichi portoghesi diretti in Estremo Oriente.

Le produzioni della « nostra » regione sono ben note: quelle agricole

fanno grande spicco, fra le quali il vino, l'olio, il grano, la frutta di cui ho già detto, e le piante tessili del cotone e per la seta soprattutto. Sarebbe interessante (e lo farò quando metterò per iscritto questi piccoli accenni), ad ogni bene qui prodotto agganciare gli altri per dare una definizione qualitativa. Così posso dire che la seta calabrese, la migliore di gran lunga di quelle italiane — viene avvicinata soltanto da una seta molto più settentrionale, quella di Modigliana di Romagna — fatto l'indice massimo quello della seta *Taliani* e della migliore seta di Malaga — all'inizio del Quattrocento, a Malaga si hanno sete pari alle migliori che vengono dal Caucaso — fatto uguale a 100 quell'indice, la seta calabrese è arrivata a 75, ed ha raggiunto e sta superando il valore della seta *Travai*, la terza seta del mondo ed è superiore a quella di Modigliana.

Dalla Calabria viene anche il cotone che serve all'industria locale. Il lino invece viene quasi tutto esportato in quanto non si lavora. Nella produzione di fustagni napoletani come per l'area lombarda si ha l'impiego di una piccola quantità di lino, anche se non nella produzione così elevata come si verificava a Cremona per i particolari fustagni denominati « pignolati ».

Del vino, non ardisco parlare perché abuserei troppo del tempo a disposizione. Dirò soltanto che in Campania, come in tutta Italia, prima del Trecento si produceva il vino che in qualche misura poteva soddisfare molte città, ma non interamente e non diffusamente. Alcune città erano più fortunate perché tutto attorno il terreno era idoneo a questa coltura, sicché il prodotto era più abbondante e migliore. È quella coltura suburbana di cui parla il più grande storiografo del vino, il francese Roger Dion, morto tre anni fa: attorno ad ogni paese, dato che la vite attecchiva ovunque, si ritrovava quella coltura. Ma, come ho detto non poteva circolare perché il prezzo del trasporto era tale da aumentarne eccessivamente il costo. Un bariletto di Chianti buono, alla metà del Trecento, per andare da Greve in Chianti a Firenze (25 km) avrebbe dovuto sopportare un prezzo di trasporto di 1 fiorino, mentre costava soltanto 30-50 centesimi e quindi, per buona parte, non circolava. Sulle vie del mare si aveva una più estesa circolazione, e quanto più i vini erano ricchi, tanto maggiormente potevano circolare. Così cominciamo a muoversi dal Regno i vini della Calabria, quelli cioè affermatisi con precedenza. Ma quando si aprono le possibilità della circolazione a tutti i beni, il fenomeno di ordine intermedio rispetto all'intera vicenda viti-vinicola, che va dalla produzione al consumo, il

fenomeno della circolazione, attuato appunto dal trasporto, produce conseguenze che risalgono alla sorgente produttiva; e questi uomini che sempre tutto studiano e vagliano, diffondono sempre più la viticultura nei luoghi che intanto hanno rivelato le loro attitudini. Questo fatto fa decadere gli altri luoghi dove, direi, la produzione avveniva forzatamente perché se ne traevano vinelli che dopo poco si spegnevano, diventavano acqua o aceto. E così ecco che prendono evidenza in tutta Italia, così come in tanti altri posti, le località — si compie infatti una selezione — veramente atte a produrre vini. È in questo momento, alla fine del Trecento, che vediamo la fioritura, che nel Quattrocento si studia a meraviglia, di tanti luoghi di produzione interna ed insulare dalla Campania.

Premetto che non si può sempre distinguere, nei carichi delle navi in partenza, il vino che esse recano, cioè se è vino campano o se è soprattutto vino calabrese che qualche volta veniva ad imbarcarsi nei porti campani; così come sulla fine del Quattrocento si aveva anche una corrente di vino della Capitanata che passava per Benevento e poi, seguendo la vallata del Calore, andava, come faceva il grano, ad imbarcarsi al porto del Volturno: si avevano magazzini notevolissimi ad Arnone e poi a Castelvolturno avveniva l'imbarco. Ma intanto si era affermato un altro mercato, anche se non c'era una città: il mercato di Caserta. L'ho trovato menzionato fin dall'inizio del Quattrocento su quella che io chiamo una strada di scorrimento, da Napoli a Gaeta, battuta moltissimo, perché molte volte non funzionava il porto di Napoli e si ricorreva a quello di Gaeta, e viceversa. E lì si è stabilito un incontro tra la vallata che viene da Maddaloni, l'altra che viene da Gaeta, e quindi il fiume: ecco questo punto d'incontro.

Comunque, le località appaiono nella definizione dei vini, perché fin da allora si può parlare di differenziazione dei vini secondo la loro origine (oggi si parla di vini a « denominazione di origine »). I mercanti esigono e i consumatori lo stesso, che il vino sia ben definito secondo il luogo d'origine. In alcuni casi il nome è anche quello del vitigno, evidentemente perché si sapeva che quel vitigno aveva attecchito, era specifico di questi dati luoghi. Così per i vini che vengono da Somma (un paese dei più notevoli che produceva tanto i grechi quanto i latini, i latini erano vini più scadenti) ad un certo punto ho visto che era stato introdotto anche un nuovo vitigno e il vino greco si produce assieme al latino (il latino poteva essere anche rosso, il greco era sempre bianco). Ho notato che dall'arco del Calore — il Calore prima di gettarsi nel Volturno, descrive in senso orario

quasi un arco, fino ad arrivare a Taurasi — veniva il vino. Per esempio, per un vino notevole, di alto prezzo, che all'imbarco a Napoli o a Castelvolturno arrivava a 2 1/2 fiorini (prezzo notevolissimo per i vini nostri, quindi un vino pregiatissimo), ho potuto stabilirne le origini in Solopaca. E del resto, nella maggior parte dei casi, quando siamo nel Quattrocento e quando si è compiuta quella selezione della quale ho detto, i luoghi di produzione di allora sono quelli della produzione più rinomata di oggi: anche se la produzione è cambiata, oggi l'ottimo vino di Solopaca che ho degustato non è un vino greco; oggi è tutto vino rosso e il bianco è raro. Così era dei vini di Foglianise e di tutti i vini attorno al Volturno e attorno al Vesuvio, c'erano vini addirittura a Posillipo: il greco di Posillipo, il greco di Resina, il greco di Torre Annunziata, il greco di Torre del Greco, naturalmente. Napoli ha costituito il più grande porto per l'esportazione dei vini di tutto il Mediterraneo; i vini spagnoli sono più tardi ad affermarsi. Il Dion ha attribuito le origini della vernaccia di Toscana e di Liguria alla *grenache-granada* o anche vino di Alicante, ma la Spagna si sviluppa soltanto all'inizio del Cinquecento; la vernaccia è un vino greco anch'esso, un tipo di vino greco, tant'è vero che in Toscana si aveva in Valdelsa assieme al greco, nella regione di San Gimignano, di Castelfiorentino e di Certaldo.

Questi vini greci della Campania sono in notevole misura vini della Calabria. Il caro amico Peppino Galasso, nel suo volume ha parlato della produzione: così egli dice fra l'altro della notevole esportazione a Roma per servire la corte pontificia. Ho avuta la fortuna (mi affaccio per un momento al Cinquecento) di trovare nel solito Archivio fiorentino una serie di registri contabili di una società fiorentina che stava a Roma e che aveva una specializzazione nel commercio dei vini. E questi vini, che servivano al consumo di Roma ma che proseguivano anche la corsa verso il nord, e fra l'altro verso la Toscana, avevano provenienza per il 90 % campana con denominazione di origine. E così veniamo a sapere quale porzione veniva da Ischia, se greci o se latini, quali da Salerno e quali dalla Calabria, presi a Paola, a Tropea e anche a *Santo Noceto*, oggi San Lucido.

Sono poi menzionate tante altre località dell'interno ma, per l'inizio del Quattrocento, ho visto che il più grande porto per l'esportazione dei vini della Calabria era Tropea, con carichi perfino di 1.200 botti alla volta; e quello che è) rilevante, ritornando al porto di Napoli per chiudere su questo argomento, è la destinazione che questi vini avevano. A parte gli

addentramenti in Italia — risalivano al nord, naturalmente, e soprattutto andavano in Toscana — notevole è la penetrazione di questi vini in luoghi dove la produzione viti-vinicola era affermata da tempo ed era eccellente: larghe esportazioni si hanno verso l'Italia, almeno quella alto-tirrenica, nella Linguadoca e nella Provenza. La Provenza, produttrice dei famosi chiarelli e anche dei bianchi; la Linguadoca dove Lunel era, allora come oggi, uno dei maggiori centri di produzione del moscato e dei moscatelli. La maggior parte dei vini esportati da Tropea andava, oltre che in Provenza e in Linguadoca, nel triangolo Barcellona-Maiorca-Valenza, e molti carichi andavano nel Mare del Nord. È l'unico vino italiano, con quelli particolari come le varnaccie liguri, a raggiungere il Mare del Nord a fare concorrenza, sui mercati di Bruges e di Londra, ai vini francesi di vecchia reputazione che venivano da assai più vicino, da Bordeaux e da La Rochelle.

Mi sembra di vedere in questo getto di produzione, che risale soprattutto dalla Calabria e che direi trova valorizzazione in questo efficiente e aperto mercato napoletano, quello che il Dion ha detto a proposito della Francia: egli ha parlato dell'« avanzata dei vini forti del sud-est ». Una volta le regioni viti-vinicole della Francia erano quelle del nord-est; all'inizio del Trecento, si ha la grande affermazione dei vini più forti, dei vini più robusti del sud-ovest, del bordolese massimamente. Ebbene, per l'Italia, alla fine del Trecento, assistiamo alla grande avanzata, alla conquista che viene operata dai vini forti ma anche di pregio quali sono i vini dell'Italia del sud-est, se teniamo conto dell'inclinazione dell'asse della Penisola, anche si si tratta della Calabria. E sono da aggiungere anche i vini della Lucania che entravano sempre per l'area diciamo avellinese.

Notevole il mercato dell'olio che aveva il suo sbocco maggiore in Gaeta. E ce n'è un tipo, l'olio *lorino*, che non sono riuscito a trovare di quale origine fosse (1).

Ugualmente sul vino di Vico che si esportava in grande quantità da Gaeta aspetto chiarimenti dagli esperti.

Relativamente alla carne, ho parlato di quell'impegno; così anche ho detto del grano, di queste grandi incette che si facevano e delle forniture che, diciamo, risalivano la Penisola partendo dal Regno e penetrando in

(1) Si veda G. M. VARANINI, *L'olivicoltura e l'olio gardesano nel Medioevo*, in *Un lago, una civiltà: il Garda*, Verona, Banca Popolare, 1983, p. 146 [n.d.c.].

essa ovunque, soprattutto nei porti massimi del nord, quello di Venezia da un lato e quelli di Pisa e di Genova dall'altro.

E relativamente alla produzione industriale, dopo aver ricordato il salnitro di Capua — se si può dire proprio una produzione industriale — che ha avuto una grande rilevanza nei due mari anche se i quantitativi erano piccoli.

E dopo aver detto delle tele bianche di Napoli che salivano al nord, certamente il prodotto più interessante sono i fustagni. Più interessante perché risale a Pisa, penetra nell'interno e si incontra con il fustagno lombardo, proveniente da Milano, da Cremona e anche da Crema e da Lodi e riesce ad affermarsi (allora l'industria cotoniera milanese era localizzata in direzione sud-est rispetto a Milano; oggi in direzione nord-ovest). Un altro prodotto di cotone dell'Italia centro-meridionale erano i « guarnelli » che affluivano in Toscana e andavano talvolta ad imbarcarsi per salire a Genova (come del resto i fustagni napoletani che ho trovato anche a Genova): erano i guarnelli dell'Umbria centrale, soprattutto di Foligno e di Todi, ma anche di Terni, di Narni e di Spoleto. L'industria dei panni purtroppo qui non ha fatto mai una grande presa e non possiamo ritrovare un panno napoletano che si sia diffuso nonostatne i vari tentativi. Può darsi che documenti successivi lo rivelino; comunque ho rilevato un consumo locale nei panni napoletani, naturalmente quelli trattati alle fiere locali.

Relativamente al commercio, parlando dei metodi ho fatto vari accenni e non ritornerò a dire perché una volta detto delle sorgenti di produzione ed accennato anche ad alcune correnti di esportazione, è chiaro che tutti quei beni prodotti qui, da qui venivano esportati. Si tratta di vedere dove andavano. Così ho parlato di un'area vastissima per il vino: tutto l'Occidente praticamente, quando si pensa che ci rientrava la Spagna, veniva coperto da questo vino esportato per il 75 % da Napoli e per il resto direttamente dalla Calabria. E così dovrei dire che questo vino era arrivato una volta, per un complesso di ben 120 botti addirittura a la Tana, cioè all'odierna Azof, alla foce del Don! Così come è andato varie volte in Romania, cioè nell'Impero bizantino; prima del 1453, si ritrova a Costantinopoli e qualche volta, addirittura, è arrivato a Beirut e a Famagosta.

Per chiudere, penso adesso di parlare del mercato, mercato proprio di date merci e mercato nell'insieme. Penso che il mercato nell'insieme possa condurci alla definizione della funzione di una città nel quadro economico generale. Non cerco di risolvere il problema alla maniera pirenniana:

Pirenne cominciò a parlare, relativamente ad ogni città, della funzione che essa ha assolto, e ha lanciato nel mondo attraverso i frutti delle sue indagini fondate purtroppo non su documenti, perché non ne aveva a disposizione, ma sulla sua formidabile intuizione, la sua conclusione su Bruges, grande nodo di saldatura economica tra l'area romanica e l'area germanica. Per ogni città bisognerebbe arrivare a stabilirne la funzione nel suo insieme.

Mercato, ho detto, visto parzialmente, e così il mercato dei vini. La Campania è stato un grande mercato dei vini, la Campania definisce un mercato dell'olio, un mercato del sapone, un mercato notevole della carne. Un mercato dei prodotti suini, soprattutto salsiccioli, prosciutti e carne affumicata, che molti mercanti della Campania portavano a vendere, per esempio, a Pisa, traendo dai ricavi i panni che poi venivano a collocare a Napoli. Ma soprattutto, potrà sorprendere quello che sto per dire, Napoli era un grande mercato dei panni.

L'assortimento dei panni che ho visto a Napoli, non l'ho ritrovato, per esempio, a Genova: vi si trova tutta la gamma della produzione italiana e della produzione forestiera. Naturalmente vi sono momenti in cui i panni fiorentini arrivavano nei tipi migliori che superavano i 120 fiorini per pezza; in altri momenti arrivavano quelli di valore medio, ma, nonostante le diverse vicende, vediamo tutti i tipi di panno. Così quelli di valore medio di Brescia, di Bergamo, di Como; così i panni di Parma; i panni veronesi che sono panni abbastanza pregiati; tutti i tipi di valore medio e basso toscano (come quelli pisani e senesi), i più buoni pratesi e pistoiesi, e l'assortitissima gamma fiorentina; e ancora i panni di Fiandra e di Brabante, fra i quali i più ricchi della prima generazione, a partire dalla fine del Trecento, sempre della Fiandra occidentale, ma meridionale: quelli di Courtrai, Wervicq, Comines, Menin, che si ritrovano in tanti documenti; e i panni della Francia di oggi, diciamo così, si ritrovano tutti: tutta la gamma dei panni di Normandia (di Louviers, di Bernay, di Rouen, ecc.); quelli di Champagne (di Provins, di Châlons ecc.), e poi la grande massa di panni della Linguadoca (da Tolosa fino a Gignac nell'Hérault), i panni prodotti a Lavaur, a Foix, a Villepinte, a Castelnaudary, Carcassonne, Béziers ecc.: si ritrovano tutti a Napoli, prima dell'ondata dei panni catalaneschi. Ecco poi, l'ondata dei panni catalaneschi, quelli stessi trovati da Mario Del Treppo.

Si ha il più grande assortimento di panni e questo, dal punto di vista sociale, mi pare che sia un elemento molto rilevante, perché significa che la

città poteva soddisfare, un mercato molto attivo che riconosceva appunto le attitudini, le qualità dei vari panni e Napoli si presentava con questa offerta così variata, così assortita.

Un mercato notevole è stato egualmente quello dei drappi di seta, i quali ad un certo punto arrivano addirittura — per completare l'assortimento — dalle zone nuove dopo la vecchissima Lucca; e fra le nuove vi è Firenze, che dalla metà del Quattrocento conquista pienamente Napoli, sopravanzando le prime nuove — prima ancora di Firenze — Bologna, Venezia e Genova; addirittura i panni di Colonia — Colonia si è specializzata nei broccati — vengono a Napoli.

Il mercato di Napoli, del Regno nel suo insieme, è un mercato che, con il concorso di questi operatori e in virtù e per opera dei molti operatori locali, si presenta come un mercato unificato, nella seconda parte del Quattrocento. Un grande mercato che va dal Molise fino allo stretto di Messina, da Gaeta fino ancora allo stretto di Messina, un mercato tutto legato, tutto tenuto in pugno. Ho parlato di quell'espressione, che è sembrata parziale e che si riferisce a un bene di grande interesse: il grano. Ma così è avvenuto in tante occasioni, magari con aperture più ristrette: così è l'apertura sullo zafferano verso gli Abruzzi, così l'apertura sulla seta verso la Calabria, così l'apertura sul bestiame verso la Lucania, ecc. Questo del Regno è davvero un mercato unificato. Mancherà forse qualche prova: un mercato, a mio modo di vedere, perché sia unificato — quando si tratta di un mercato che non abbraccia un'area immensa — bisogna che vi sia l'inquadramento negli altri mercati, bisogna studiare la natura di tale inquadramento, perché se c'è un inquadramento, se ci sono connessioni con le parti esterne, tutto ciò contribuisce alla compattezza del mercato stesso.

Al nord, l'Italia centrale è legata con un numero incalcolabile di relazioni interne. Si pensi che spesso per andare a Pisa si seguiva la via interna di Firenze. E la riprova di questo oltre che dal movimento delle merci, mi è data da un altro elemento, cioè della stupenda rete di servizio postale disimpegnata dai mercanti irradiantesi da Napoli e, in senso inverso, convergente su Napoli. Così ho potuto stabilire la durata media dei vari itinerari, da Lisbona, da Pera, da Costantinopoli, da Londra, ecc. per venire a Napoli. E poi qualcosa in più che è quello che conta: alcuni studiosi, il Sardella per il Cinquecento, lo stesso Braudel per il Cinquecento, ma studiando solo il punto di Venezia, hanno visto questo tema della corrispondenza studiando soltanto l'aspetto durata; a mio avviso però quello che

conta forse di più, o almeno che si deve studiare, per collegarlo a quello elemento « durata », è la frequenza nella partenze, perché anche se una lettera avesse impiegati 4 giorni appena per andare a Firenze, ma il corriere fosse partito ogni mese, per la lettere consegnata con un giorno di ritardo, la durata sarebbe stata praticamente di 33 giorni.

Tra Napoli e Roma, ci sono partenze bisettimanali: ve ne è una immancabilmente il venerdì, in qualsiasi periodo cada questo giorno, o per la Pasqua o per il Natale, e un'altra intermedia. E poi da Roma ci sono le irradiazioni: il servizio con Firenze aveva la stessa intensità. E così, notevoli erano le partenze anche per nave. In questo caso si ha il problema della durata perché il viaggio della nave non era molto regolare. Così per la comunicazione con Palermo, il *record* è di 3 giorni, il minimo. Ma ho trovato anche un *record* considerevole: Napoli-Barcellona, in 6 giorni, tempo che si è ripetuto addirittura 7 volte. Qualche volta la nave ha anche impiegato 60 giorni. Il *record* da Napoli a Valenza è di 8 giorni. E quello che interessa è vedere l'attraversamento dell'Appennino da Napoli fino addirittura ad Urbino, tutta la rete delle comunicazioni postali compresa in questo arco che sta ad est della città tra Urbino ed Otranto.

Questo mercato di Napoli come s'inquadra? Ed ho cominciato a parlare dell'Italia centrale. Legate dall'una e dall'altra parte, vi sono, in quella zona, città dell'interno che assolvono le funzioni di saldatura, come Perugia, ancora non studiata, la quale, attraverso poi le azioni di città interne toscane, lega così bene i due mari in quella fascia e connette con l'Italia settentrionale, la quale è collegata alla Campania non solo attraverso l'intermediazione dell'Italia centrale, ma anche per le sue due vigorosissime molto espressive fuori uscite di Venezia — che va ad abbracciare e saldare, sospingere, unire verso il centro — e di Genova, dall'altra parte. E poi ecco da un lato, la sponda della Dalmazia. Quanti viaggi, quante relazioni di affari? La Dalmazia gravita essenzialmente più ancora che su Venezia, sulla striscia costiera che va da Pesaro alla punta della Puglia, compreso poi, entrando nello Ionio, la parte centrale della Calabria. E l'Egeo e il vicino Oriente sono pure inquadrati vigorosamente, ripetutamente legati al Regno; così lo stesso mondo barbaresco: quante forniture di vino, di legname, persino di olio vanno a Tripoli di Barberia, vanno a Tunisi e quanti beni provengono dal mondo barbaresco, cioè l'Algeria e il Marocco, ma attraverso la ricordata intermediazione di Maiorca, oppure di Alicante, oppure di Cartagena, oppure dei porti minori (Denia, Gandia, ecc.). E quindi vi è il

mondo occidentale del Mediterraneo, quello della Francia meridionale, mediterranea e della Spagna, che formano tutto un insieme; ed ecco poi anche il Mare del Nord.

Quindi questo Regno vastissimo — ma non s'intende un'area come quella germanica o quella romanica — forma un unico grande mercato attraverso l'azione che si irradia e converge su Napoli, in virtù, torno a sottolineare, non soltanto dell'azione molto impegnata e possente di operatori di altri paesi, ma in virtù anche di queste figure notevoli di operatori che sono qui emersi. E questa unità è resa ancora più compatta dal fiancheggiamento di relazioni continue ed assidue che si svolgono attorno ad essa. Questa è una mia modesta opinione sulla funzione assolta da questo Regno attraverso appunto la sua capitale.

NOMI

COSE NOTEVOLI

INDICE